

Dr. Budi Pramono, Drs., SH., MH.



PENEGAKAN HUKUM DI PERAIRAN I N D O N E S I A



PENEGAKAN HUKUM DI PERAIRAN I N D O N E S I A

Dr. Budi Pramono, Drs., SH., MH.

 **SCOPINDO**
MEDIA PUSTAKA

PENEGAKAN HUKUM DI PERAIRAN INDONESIA

Author:

Dr. Budi Pramono, Drs., SH., MH.

Layouter:

Dewi

Editor:

Dr. Andika Persada Putera, SH., MH

Design Cover:

Ahmad Fahkri

copyright © 2021

Penerbit



Scopindo Media Pustaka
Jl. Ketintang Baru XV No. 25A, Surabaya
Telp. (031) 82521916
scopindomedia@gmail.com

Cetakan Pertama : 25 Desember 2021

Ukuran : 15,5 cm x 23 cm

Jumlah Halaman : viii + 264 halaman

Tahun Terbit Cetak: 2021

Tahun Terbit Digital: 2021

ISBN: 978-623-365-068-7

E-ISBN: 978-623-365-069-4 (PDF)

Hak cipta dilindungi oleh Undang-undang Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku tanpa izin tertulis dari Penerbit

Sanksi Pelanggaran Pasal 113

Undang-undang Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Hak Cipta

Setiap orang yang dengan atau tanpa hak melakukan pelanggaran terhadap hak ekonomi yang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 100.000.000 (seratus juta rupiah)

Setiap orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah).

Setiap orang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau Pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp. 1.000.000.000 (satu miliar rupiah).

PRAKATA

Puji syukur diucapkan kepada Allah SWT, berkat ridha-nya penulisan buku Penegakan Hukum di Peraian Indonesia dapat diselesaikan dengan baik. Buku ini diharapkan mampu menjadi pegangan bagi mahasiswa yang mengambil mata kuliah Hukum Laut Internasional (Strata 1) dan Penegakan Hukum Tindak Pidana di laut (Strata Pascasarjana) serta mampu memberikan gambaran akan pentingnya laut bagi keberlangsungan hidup bangsa dan negara Indonesia. Sebagai bangsa maritim besar, bangsa Indonesia mempunyai ketergantungan terhadap laut dikarenakan kaya akan sumber daya alam baik hayati maupun non-hayati, sehingga diperlukan langkah strategis berkaitan dengan pengelolaan dan penegakan hukumnya. Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dari informasi yang disajikan pada buku ini, kekurangan ini akan dilengkapi dan diperbaharui pada edisi buku selanjutnya di masa yang akan datang.

Ucapan terima kasih kami ucapkan kepada Rektor Universitas Hang Tuah Surabaya atas dukungan waktu yang diberikan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan buku ini. Terima kasih juga diucapkan kepada rekan-rekan dosen dan para reviewer yang sudah memberikan masukan terhadap penulisan buku ini. Buku ini penulis persembahkan kepada istri Harlen Septi, anak-anaku Trixy Prasetya Wibawa, Hizbusy Ali Murtadha, SH.,MH, dan dr. Nurrochmah Ihayani Istiqomah, MH serta semua pihak yang telah membantu dan memberikan dukungan kepada penulis untuk selalu berkiprah dalam dunia akademis.

Penulis menyadari berbagai kelemahan dan keterbatasan yang ada sehingga terbuka kemungkinan terjadi kesalahan. Penulis memerlukan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca, pertama pihak-pihak yang peduli dengan penyempurnaan penulisan buku ini dan para stakeholder yang berkaitan dengan hukum laut internasional dan penegakan hukum di perairan Indonesia.

Semoga buku ini dapat memberikan kontribusi pada perkembangan ilmu hukum, khususnya hukum laut dan penegakannya yang menitikberatkan pada segala kegiatan yang dilakukan di laut serta akibat hukumnya berkaitan dengan fungsi laut sebagai sarana penyedia sumber daya alam terbesar.

Surabaya, 25 Desember 2012

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PRAKATA	iii
DAFTAR ISI	v
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	2
B. Rumusan Masalah.....	7
BAB II KONSEP DASAR PERAIRAN INDONESIA	9
A. Konsepsi Wilayah Laut Indonesia	10
B. Rezim Perairan Menurut Hukum Internasional dan Nasional Indonesia	17
1. Zona Perairan Pedalaman (<i>Internal Waters</i>)	19
2. Zona Perairan Kepulauan (<i>Archipelagic Waters</i>).....	22
3. Zona Laut Wilayah/Territorial (<i>Territorial Sea</i>).....	26
4. Zona Tambahan (<i>Contiguous Zone</i>).....	31
5. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).....	33
6. Landasan Kontinen (<i>Continental Shelf</i>).....	36
7. Laut Bebas/Laut Lepas (<i>High Seas</i>).....	46
8. Zona Dasar laut Internasional (<i>International Sea Bed Area</i>).....	48
C. Kedaulatan Negara Kepulauan Atas Wilayah Perairan.....	50
1. Wilayah Perairan Kedaulatan Negara Indonesia.....	52
2. Wilayah Perairan Dimana Negara Indonesia Memiliki Hak Berdaulat.....	53
D. Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing di Wilayah Laut Territorial Suatu Negara Pantai.....	55
1. Hak Lintas Damai (<i>The Right of Innocent Passage</i>).....	56
2. Hak Lintas Transit (<i>The Right of Transit Passage</i>).....	61
3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (<i>The Right of Archipelagic Sea Lane Passage</i>)	62

BAB III FUNGSI LAUT BAGI BANGSA INDONESIA67

A. Umum.....68

B. Laut Sebagai Sumber Kekayaan Alam (SDA)68

C. Laut Sebagai Sarana Lalu Lintas Kapal Dan Transportasi..... 72

D. Laut Sebagai Sarana Kepelabuhanan.....76

E. Laut Sebagai Sarana Rekreasi.....80

F. Laut Sebagai Sarana Untuk Memasang Kabel Dan Pipa Bawah Laut..... 83

G. Laut Sebagai Sarana Untuk Melakukan Penelitian Ilmiah Kelautan.....86

H. Laut Sebagai Sarana Untuk Membuang Limbah87

I. Laut Sebagai Sarana Pertempuran Dan Menundukan Lawan.....89

BAB IV PENGERTIAN, PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN, SUBJEK HUKUM DAN INSTITUSI PENEGAK HUKUM TERHADAP TINDAK PIDANA DI PERAIRAN INDONESIA.....91

A. Pengertian Tindak Pidana Di Laut..... 92

B. Peraturan Perundang-Undangan Yang Berkaitan dengan Penegakan Hukum di Laut99

C. Pelanggaran dan Kejahatan di Laut 101

D. Subjek Hukum Tindak Pidana di Laut104

 1. Negara.....106

 2. Organisasi Internasional106

 3. Korporasi Internasional107

 4. Individu.....108

E. Institusi Penegak Hukum Terhadap Tindak Pidana di Laut 109

BAB V PENEGAKAN HUKUM DAN KEDAULATAN DI LAUT 113

A. Pengertian Penegakan Hukum di Laut..... 114

B. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum di Laut ..120

C. Hubungan Antara Keadilan dan Penegakan Hukum di Laut 123

BAB VI JENIS-JENIS TINDAK PIDANA DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA	129
A. Tindak Pidana Perompakan/ Pembajakan di Laut.....	130
B. Tindak Pidana Perikanan.....	133
C. Kejahatan Terhadap Benda Cagar Budaya yang Berasal dari Muatan Kapal Yang Tenggelam di Dasar Laut.....	138
D. Tindak Pidana Lingkungan Hidup.....	143
E. Tindak Pidana Pelayaran.....	146
F. Tindak Pidana Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistimnya.....	157
G. Tindak Pidana Kepabeanan.....	160
H. Tindak Pidana Kehutanan.....	166
I. Tindak Pidana Keimigrasian.....	169
J. Tindak Pidana Penambangan Pasir Laut.....	172
K. Tindak Pidana Pelanggaran Wilayah (Tanpa <i>Security Clearance</i>).....	174
L. Tindak Pidana Narkotika dan Psicotropika.....	177
M. Tindak Pidana Senjata Api dan Bahan Peledak.....	182
N. Tindak Pidana Terorisme.....	184

BAB VII PENANGANAN TINDAK PIDANA DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA	189
A. Penanganan Tindak Pidana di Perairan Indonesia Oleh Unsur-Unsur Operasi di Laut.....	190
1. Proses Penyelidikan di Laut.....	191
2. Proses Pemeriksaan di Laut.....	196
B. Penanganan Tindak Pidana di Perairan Indonesia Oleh Unsur Pangkalan (Darat).....	199
1. Proses Penyidikan di Pangkalan.....	200
2. Proses Penuntutan.....	214
3. Proses Pemeriksaan di Sidang Pengadilan.....	216

BAB VIII MEKANISME PENYELESAIAN SENGKETA WILAYAH LAUT MENURUT PANDANGAN HUKUM INTERNASIONAL.....	229
A. Pengertian Sengketa Wilayah Laut.....	230
B. Penyelesaian Sengketa di Laut Melalui Jalur Non Litigasi.....	234
1. Negosiasi.....	234
2. Mediasi.....	237
3. Konsiliasi.....	238

- C. Penyelesaian Sengketa di Laut Melalui Jalur Litigasi..... 241
 - 1. Mahkamah Internasional (*International Court of Justice* – ICJ).. 241
 - 2. Mahkamah Internasional Hukum Laut (*International Tribunal for the Law of the Sea*- ITLOS)... 245
 - 3. Tribunal Arbitrase (*Arbitral Tribunal*)..... 247
 - 4. Mahkamah Arbitrase Khusus (*Special Arbitral Tribunal*)..... 249

- DAFTAR PUSTAKA.....251**
- GLOSARIUM259**
- INDEX263**



BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Buku ini membahas masalah penegakan hukum terhadap kejahatan dan pelanggaran yang terjadi di wilayah perairan Indonesia serta bagaimana solusi yang dapat dilakukan guna menyelesaikan permasalahan tersebut. Pengertian perairan sebagai objek kajian dalam tulisan ini dimaknai lebih luas daripada konsepsi tentang laut dikarenakan juga menyangkut sungai dan danau. Namun demikian, objek utama dalam tulisan ini tetap berfokus pada laut beserta tanah yang berada di bawah dan udara di atasnya. Laut sebagai salah satu wilayah perairan sudah dikenal secara internasional dikarenakan mempunyai sifat yang khas (istimewa), merupakan bagian dari belahan bumi yang ditutupi oleh air asin dengan jumlah sangat banyak sehingga mampu memisahkan benua dan pulau kecil. Masyarakat banyak yang mempersepsikan konsepsi laut atau kelautan identik dengan maritim padahal secara terminologi ke dua konsepsi tersebut terdapat perbedaan yang asasi. Kelautan merupakan istilah yang berhubungan dengan kegiatan di laut yang meliputi eksploitasi dan eksplorasi Sumber Daya alam (SDA), kewenangan dan kedaulatan suatu negara yang posisinya berada dipermukaan, dasar laut dan ruang udara di atasnya serta perlindungan terhadap lingkungan hidup, sedangkan kemaritiman lebih mengacu pada pelayaran (navigasi), perdagangan, kepelabuhan dan segala macam kegiatan yang berhubungan dengan jasa kemaritiman (Puspitawati, 2019).

Posisi negara Indonesia berada di lintasan katulistiwa merupakan negara maritim berbentuk kepulauan dengan luas bentangan sekitar 5 ribu kilometer. Posisi tersebut apabila dinilai dari aspek geostrategi terletak dipersilangan antara dua samodra (Pasifik dan Hindia) sehingga merupakan alur pelayaran internasional yang padat (ramai) dan di antara dua benua (Asia dan Australia) dengan peradaban berbeda (Barat dan Timur). Kondisi semacam ini memberikan dampak strategis dalam percaturan, pergaulan dan perdagangan internasional yang dapat menimbulkan potensi ekonomi apabila dikelola dengan baik dan tidak koruptif, sedangkan dampaknya negatifnya



apabila tidak mampu melakukan pengawasan akan kehilangan sumber daya kelautan karena potensi pihak asing untuk melakukan pencurian (mengambil tanpa ijin) sangat tinggi. Dalam rangka mengatasi dampak negatif yang ditimbulkan diperlukan upaya nyata pengamanannya dengan melakukan operasi penegakan hukum dengan menghadirkan unsur patroli di laut.

Wilayah laut Indonesia apabila ditinjau dari aspek politik, hukum, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan mempunyai nilai strategis sehingga perlu diciptakan kondisi yang aman, terkendali, tenteram, lestari dan berkesinambungan. Kondisi seperti ini apabila dapat tercipta akan bermanfaat bagi pengunannya sehingga eksistensi bangsa Indonesia dalam kancah internasional akan baik. Pemanfaatan laut untuk kesejahteraan dan kemakmuran bangsa Indonesia mutlak diperlukan sehingga perlu dijaga eksistensi dan kedaulatannya terhadap berbagai ancaman, gangguan, hambatan dan tantangan yang datang dari luar maupun dalam negeri. Posisi strategis tersebut menjadikan bangsa Indonesia mempunyai keunggulan serta sekaligus ketergantungan terhadap sumber daya laut sehingga diperlukan langkah-langkah strategis yang efektif dan efisien dalam pengelolaannya.

Konsepsi negara kepulauan Indonesia apabila ditelusuri dari aspek historis berasal dari kata nusantara, yang berasal dari kata nusa dan antara. Nusa berarti kumpulan atau gugusan pulau, sedangkan antara berarti wilayah yang diapit antara dua benua. Nusantara dapat diartikan sebagai wilayah atau tempat yang terletak diantara dua benua dan dua samodra (laut), yang saat ini dikenal dengan istilah Indonesia. Posisi seperti ini diperlukan manajemen pengelolaan yang baik, tidak koruptif serta penegakan hukum dan kedaulatan secara konsisten dengan tetap memperhatikan hukum internasional.

Wilayah negara Indonesia yang sebagian besar terdiri atas perairan mengakibatkan terdapat banyak selat yang menghubungkan pulau satu dengan lainnya. Selat Malaka merupakan salah satu contoh selat terkenal di dunia yang ada di Indonesia,



posisinya berada di antara Semenanjung Malaka yang melekat dengan benua Asia (Negara Singapura, Malaysia dan Thailan) dan Kepulauan Riau serta Pulau Sumatera (Indonesia). Selat Malaka mempunyai peranan penting dalam perdagangan internasional dikarenakan letaknya sangat strategis, merupakan jalur pelayaran internasional yang menghubungkan negara Eropa (barat) dan Timur seperti halnya dengan Terusan Panama dan Suez. Posisi yang strategis ini apabila tidak dijaga berpotensi menjadi ancaman yang dapat merugikan eksistensi dan kedaulatan wilayah Indonesia.

Disamping letak Indonesia pada posisi silang dan strategis, perairan (laut) Indonesia juga menyediakan SDA yang melimpah sebagai potensi nasional sehingga diperlukan pengelolaan yang tepat guna menimbulkan kemakmuran bagi seluruh rakyat Indonesia. Potensi tersebut berupa SDA hayati dan non hayati yang bermanfaat bagi kelangsungan hidup masyarakat internasional. SDA tersebut berada pada posisi dasar laut dan tanah dibawahnya, kolan dan permukaan air serta wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil. Kondisi seperti ini sangat logis apabila bangsa Indonesia menjadikan laut sebagai potensi ekonomi dalam menunjang pembangunan nasional, sehingga diperlukan pengelolaan, pemanfaatan dan pelestarian sebagaimana yang diamanatkan Pasal 33 UUDRI Tahun 1945.

Permasalahan kelautan dalam konteks keindonesiaan walaupun sudah diamanatkan dalam UUDNRI Tahun 1945 namun dalam realitasnya belum masuk rencana strategis bangsa Indonesia. Kondisi seperti ini sangat kontradiksi dengan jiwa dan semangat bahari bangsa Indonesia, bahwa berdasarkan penelusuran sejarah terbukti apabila nenek moyang bangsa Indonesia itu merupakan pelaut ulung dan terkenal seatero dunia. Keberaniannya tidak perlu diragukan lagi karena dapat mengarungi samodra hanya dengan menggunakan perahu kecil (cadik). Kerajaan Sriwijaya dari Palembang pada masa kejayaannya menguasai perdagangan dunia, para pelaut ulung dari Makasar (Bugis) dengan berani menembus ombak dan badai sampai Madagaskar. Fakta sejarah juga menunjukkan



bahwa kerajaan Majapahit dan kesultanan Islam berkembang pesat dalam bidang ekonomi dan politik melalui jalur pesisir pantai utara pulau Jawa seperti Surabaya, Tuban, Gresik, Pekalongan, dan lain sebagainya. Semboyan bangsa Indonesia yang diadopsi oleh TNI Angkatan Laut *Jalesveva Jayamahe* merupakan cerminan apabila bangsa Indonesia merupakan pelaut sejati, perairan Indonesia yang sangat luas mengakibatkan rakyatnya senantiasa bergantung diri mata pencahariannya dari laut.

Model kebijakan perekonomian Indonesia selama ini berpola pada kebijakan Mataram (daratan) sebagai negara agraris bukan kebijakan Sriwijaya atau Majapahit sebagai negara maritim (laut). Kebijakan ini menurut pandangan penulis dirasakan merupakan kebijakan yang kurang tepat, sehingga pemanfaatan perairan Indonesia yang sangat luas menjadi kurang efektif. Indonesia sebagai negara maritim yang mempunyai wilayah laut yang sangat luas dengan segala potensi yang ada di dalamnya perlu diupayakan sedemikian rupa guna kemakmuran rakyat Indonesia. Potensi tersebut berupa SDA hayati dan non-hayati, minyak dan gas bumi, mineral, energi, panas bumi dan lain sebagainya yang tersedia setiap saat tidak dapat dibandingkan dengan sektor industri yang terbatas. Sudah saatnya kita mengubah pola pembangunan ekonominya dari model Mataraman (darat) menjadi model kemaritiman dalam rangka mengembalikan kejayaan bangsa Indonesia seperti era Sriwijaya dan Majapahit. Pemerintahan saat ini begitu semangatnya membangun jalan tol, rel ganda, bioteknologi, industri informasi dan lain sebagainya sehingga prioritas untuk mengembangkan sektor kelautan menjadi terbengkelai yang seakan-akan tidak mampu menyumbangkan pendapatan dan devisa negara.

Kejahatan di wilayah perairan Indonesia khususnya di selat Malaka dan Laut Natuna Utara masih marak, keselamatan dan keamanan atas pengguna laut harus menjadi prioritas dalam melakukan gelar kekuatan unsur di laut. Pengguna laut harus diberikan keyakinan bahwa selama melakukan pelayaran



terjamin keselamatannya, tidak perlu ada perasaan was-was, tidak tenang, stres, dan lain sebagainya. Kondisi kerawanan seperti ini apabila tidak segera diatasi mengakibatkan eksistensi bangsa Indonesia jatuh dalam pandangan internasional. Penegak hukum yang mempunyai fungsi penindakan di laut harus meningkatkan intensitas pengawasannya dengan melakukan patroli, melakukan sinergisitas antaraparat yang mempunyai kewenangan dalam penegakan hukum, serta mendorong masyarakat (khususnya nelayan) untuk melaporkan apabila menemukan kejahatan dan tindak pidana yang terjadi di wilayah perairan Indonesia.

Selain dengan yang telah dijelaskan di atas, posisi strategis Indonesia juga berpotensi menghadapi permasalahan yang berkaitan dengan kedaulatan negara. Persoalan batas wilayah antara pemerintah Indonesia dengan beberapa negara tetangga juga masih menyisakan permasalahan yang perlu segera dicarikan solusinya. Sebagai contoh misalnya perselisihan antara negara Indonesia dengan Malaysia. Pada tahun 1969 pemerintah Malaysia dan Indonesia sepakat untuk menetapkan pulau Sipadan dan Ligitan dalam kondisi *status quo*, namun demikian realitanya pemerintah Malaysia pada bulan Agustus 1969 melebarkan wilayah lautnya yang dahulu hanya 3 mil laut menjadi 12 mil laut dan dalam rentang waktu 10 tahun kemudian mempublikasikan peta baru yang dikenal dengan Peta 1979 secara unilateral (Susanto, 2004). Dalam peta tersebut pemerintah Malaysia memasukan keberadaan pulau Ligitan dan Sipadan serta Karang Unarang dalam wilayahnya sehingga menjadi sengketa dengan pemerintah Indonesia. Belum lagi permasalahan laut Natuna Utara dengan adanya klaim dari pemerintah Cina yang sering dikenal dengan istilah *nine dashed line*.

Sengketa laut natuna utara berkaitan dengan tumpang tindih adanya klaim terhadap zona laut dan daratan yang posisinya berada dalam gugusan Kepulauan Spratly dan Paracel perlu mendapatkan perhatian khusus bagi pemerintah Indonesia. Gugusan tersebut banyak terdapat atol atau karang



serta pulau kosong yang tidak terdapat penghuni serta potensi SDA yang terdapat dalam kolam dan dasar laut cukup banyak. Zona laut ini menjadi ajang perebutan wilayah yang luasnya mencapai ratusan mil laut membentang dari Timur hingga Selatan Provinsi Hainan. Negara Cina melakukan klaim berdasarkan fakta sejarah bahwa sejak 2000 tahun yang lalu kawasan Spratly dan Parasel merupakan bagian dari bangsa Cina. Namun demikian, klaim tersebut dibantah oleh pemerintah Vietnam yang juga melakukan klaim bahwa wilayah tersebut merupakan bagian dari negaranya dikarenakan pemerintah Cina tidak pernah melakukan klaim gugusan tersebut sampai dasawarsa 1940 dan sejak abad ke-17 kawasan tersebut dengan bukti-bukti yang dimilikinya masuk dalam wilayah Vietnam. Pemerintah Filipina dengan mengacu pada kedekatan geografis juga melakukan klaim sebagai bagian dari wilayah negaranya. Berdasarkan latar belakang tersebut dalam rangka menjaga kedaulatan bangsa Indonesia perlu penanganan secara serius terhadap wilayah perairan Indonesia, dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan (*stage holder*) yang berkaitan dengan perairan Indonesia.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang telah diuraikan di atas, maka yang menjadi pokok permasalahan dalam penulisan ini adalah sebagai berikut.

1. Pandangan bangsa Indonesia terhadap laut?
2. Mekanisme penyelesaian perkara terhadap tindak pidana yang terjadi di wilayah perairan (laut) Indonesia?
3. Mekanisme penyelesaian terhadap permasalahan sengketa wilayah perairan (laut) sesuai dengan ketentuan hukum internasional?







BAB 2

KONSEP DASAR PERAIRAN INDONESIA

A. Konsepsi Wilayah Laut Indonesia

Laut merupakan suatu ruang perairan yang menghubungkan daratan satu dengan yang lain serta bentuk alamiah lainnya (atol, karang, dan lain-lain). Laut juga merupakan satu kesatuan ekologis dan geografis, yang sistem dan batasnya ditentukan oleh hukum internasional dan peraturan perundang-undangan nasional suatu negara. Ketentuan batas dan sistem yang berlaku oleh hukum Indonesia telah dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Sifat laut yang khas dan istimewa tersebut sering menimbulkan konflik kepentingan, sehingga diperlukan pengaturan dalam bentuk berbagai konvensi dan perjanjian internasional yang dikuatkan dengan hukum nasional suatu negara. Konsepsi tentang laut Indonesia yang berkembang sampai dengan saat ini masih seirama dengan perkembangan hukum internasional itu sendiri, dimana hukum internasional dari waktu ke waktu juga mengalami peningkatan signifikan ke arah perkembangan yang lebih baik. Dalam hukum internasional dikenal adanya 2 (dua) konsepsi dasar atau doktrin yang mengatur tentang laut dan kedua doktrin tersebut saling bertentangan yaitu antara doktrin *res communis* dan *res nullius* (Hasim Djalal, 1979).

Laut secara bersama-sama merupakan milik masyarakat internasional sehingga tidak dapat dimiliki oleh siapapun dan negara manapun, sebagaimana yang oleh ilmu hukum internasional dikonsepsikan dengan istilah *res communis*. Konsepsi ini diperkenalkan oleh *Hugo de Grotius*, yang menjelaskan bahwa laut adalah *res gentium*, dimana negara di seluruh dunia mempunyai hak yang sama atas wilayah tersebut, serta laut adalah *res extra commercium* yang artinya *non-comersial*. Konsep ini dikenal sebagai prinsip laut terbuka (*mare clusum*). Kontradiksi dengan konsepsi ini biasa disebut dengan doktrin *res nullius* yang menjelaskan bahwa laut itu pada prinsipnya tidak ada pemilikinya sehingga dapat dimiliki (di klaim) oleh setiap negara dan terhadap SDA yang ada di dalamnya dapat dieksploitasi dan dinikmati untuk kesejahteraan umat manusia



dalam negara tersebut.

Res nullius merupakan salah satu konsep hukum internasional yang bersumber dari hukum perdata Romawi, yang diidentikan dengan benda bebas yang tidak ada pemiliknya (benda tidak bertuan). Prinsip ini dikenal sebagai *mare liberum* atau prinsip laut terbuka, dimana suatu negara dapat melaksanakan yurisdiksi eksklusif atas wilayah lautan yang posisinya berada di sekitar dan di sekeliling wilayah daratan negaranya. Hal ini juga didukung pendapat *Bynkershoek* yang mendasarkan pada *cannon shot theory*, yang mengemukakan bahwa laut dapat dimiliki, dan oleh karenanya merupakan objek kepemilikan dari pemilik (Puspitawati, 2019). *Cannon short* teori adalah suatu teori kedaulatan dimana wilayah suatu negara atas laut itu ditetapkan sejauh kemampuan jarak tembak meriam dari pantai yang diukur pada saat posisi laut dalam keadaan surut. Doktrin ini untuk kondisi sekarang sudah tidak sesuai lagi dikarenakan meriam pantai itu apabila ditembakkan dapat sampai berpuluh-puluh kilo meter.

Kedua doktrin tersebut (*res nullius* dan *res communis*) dalam penelusuran sejarah melalui proses panjang, diawali dari penguasaan laut oleh Imperium Romawi yang menguasai tepi Laut Tengah dan untuk selanjutnya secara mutlak menguasainya secara keseluruhan Laut Tengah tersebut. Dengan penguasaan tersebut, keamanan di seputaran Laut Tengah menjadi stabil sehingga pengunannya bebas dari gangguan perompakan (bajak laut), setiap individu maupun negara dapat memanfaatkan Laut Tengah dengan aman, damai, tenteram dan tidak terdapat gangguan yang berarti. Transaksi perdagangan berjalan lancar, negara dan masyarakat yang berada di sekitarnya dapat mengambil, mengelola SDA dan ikan yang ada didalamnya dengan mendapatkan jaminan keamanan dari Imperium Romawi. Berdasarkan doktrin tersebut, dapat ditelusuri bahwa perkembangan kebebasan pemanfaatan laut itu telah dilaksanakan sejak kehadiran masyarakat internasional itu sendiri, sehingga terlihat bahwa doktrin sejarah hukum laut menjadi dasar dalam mengembangkan konsepsi hukum laut



(Puspitawati, 2019).

Perkembangan dalam melaksanakan penguasaan terhadap laut mengalami perubahan, bahwa pandangan bangsa Romawi yang dahulu menganut prinsip kebebasan di laut berubah menjadi prinsip bahwa laut itu dapat dimiliki. Pandangan orang Romawi yang menyatakan laut itu dapat dimiliki didukung oleh bukti historis seperti masyarakat yang berdekatan dengan laut dapat menangkap ikan di perairan dekat pantainya. Dalam konsepsi *res nullius*, bahwa laut itu dapat dimiliki suatu bangsa atau negara, sehingga apabila mempunyai keinginan untuk memiliki laut tersebut harus mampu menguasai dengan cara mendudukinya, yang dalam ilmu hukum (hukum perdata Romawi) disebut dengan istilah okupasi (*occupation*). Pada perkembangannya Imperium Romawi mengalami perpecahan di dalam dan luar kerajaan yang mengakibatkan keruntuhan, sehingga daerah di sekitar Laut Tengah menjadi kerajaan-kerajaan kecil sebagai negara yang mandiri, berdaulat dan merdeka. Dengan runtuhnya Imperium Romawi maka penguasaan mutlak Laut Tengah dengan sendirinya telah berakhir, namun demikian konsepsi kepemilikan laut oleh negara dan kerajaan di seputaran Laut Tengah tetap menggunakan asas hukum Romawi tersebut (Kusumaatmadja, 1986). Perkembangan hukum internasional yang berlaku sampai dengan sekarang juga masih mengikuti asas hukum Romawi tersebut, sehingga dapat dijelaskan bahwa hukum Romawi mengilhami pemikiran hukum laut internasional sampai dengan sekarang.

Pada masa penjajahan Belanda dan sampai beberapa tahun setelah merdeka, hukum laut yang berlaku bagi Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) masih mendasarkan pada *Territorial Zee en Maritime Kringen Ordonantie* (TZMKO) tahun 1939 (Staatsblad 1939 Nomor 442). Ordonansi ini mengatur lebar laut teritorial yang sangat sempit yaitu hanya 3 (tiga) mil laut, sehingga menjadi problematika apabila ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara. Wilayah laut teritorial pada saat itu merupakan wilayah yang terpecah-pecah dan bukan wilayah yang bulat dan utuh sebagai negara kesatuan, akan



tetapi merupakan wilayah yang terpisah oleh perairan internasional. Wilayah perairan internasional yang berada di antara pulau yang berada dalam wilayah nusantara menimbulkan kerawanan, hal ini disebabkan karena kapal asing bebas keluar dan masuk dalam wilayah Indonesia, yang sangat dimungkinkan melakukan kegiatan illegal yang pada akhirnya dapat merugikan atau mengancam keamanan dan kedaulatan negara Indonesia.

Pada tanggal 13 Desember 1957 Perdana Menteri RI yang ketika itu dijabat oleh Ir. Djuanda Kartawidjaja dalam menanggapi situasi tersebut, mengumumkan (mendeklarasikan) wilayah perairan Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang lebih dikenal dengan istilah Deklarasi Djuanda. Indonesia sebagai negara kepulauan yang terdiri atas beribu-ribu pulau mempunyai bentuk geografis, corak dan sifat khas (tersendiri) merupakan pertimbangan utama dan pokok dalam deklarasi tersebut. Dalam rangka melindungi SDA sebagai kekayaan negara dan keutuhan NKRI maka pulau dan laut yang terletak di antaranya harus dianggap merupakan satu kesatuan yang bulat, utuh dan tidak terpisahkan. Penentuan batas teritorial laut sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 1 Ayat (2) TZMKO 1939 yang membagi wilayah daratan sebagai bagian terpisah dengan teritorialnya sendiri sudah tidak sesuai dengan kondisi sekarang. Pengumuman Pemerintah Mengenai Wilayah Perairan Negara Republik Indonesia tersebut lebih dikenal dengan istilah Deklarasi Djuanda Tanggal 13 Desember 1957. Deklarasi ini menyatakan bahwa dengan tidak memandang lebar dan luasnya, semua perairan di antara dan yang menghubungkan pulau atau bagian pulau yang masuk wilayah NKRI merupakan perairan nasional yang berada dalam kedaulatan mutlak NKRI. Bagi kapal asing yang melakukan pelayaran di perairan pedalaman NKRI selama tidak bertentangan dan/atau mengganggu keselamatan dan kedaulatan negara dijamin keberadaannya. Dengan adanya Deklarasi Djuanda tersebut, laut teritorial Indonesia yang apabila mengacu pada TZMKO 1939 hanya seluas 3 mil laut berubah menjadi lebih luas lagi (12



mil laut).

Penentuan batas wilayah tersebut diukur pada saat air laut surut dengan cara menghubungkan titik-titik terluar dari pulau terluar wilayah NKRI. Dengan keluarnya Deklarasi Djuanda tersebut maka yang berkaitan dengan wilayah perairan Indonesia sebagaimana yang dijelaskan dalam TZMKO Tahun 1939 secara otomatis tidak berlaku lagi (*asas lex posterior derogat legi priori*). Deklarasi Djuanda ini supaya mempunyai kekuatan hukum mengikat secara internasional, oleh pemerintah Indonesia kemudian ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 4 Prp Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Konsepsi tentang laut yang berada di antara pulau-pulau yang berada dalam garis pangkal lurus wilayah Indonesia yang dahulunya masuk kategori rezim laut bebas berubah menjadi perairan kepulauan dan perairan pedalaman yang menjadi kedaulatan wilayah Indonesia. Penarikan garis pangkal lurus tersebut sudah diakui oleh hukum internasional yang merupakan bagian dari penerapan prinsip negara kepulauan.

Deklarasi Djuanda dalam pandangan bangsa Indonesia mempunyai kedudukan sangat strategis, yang diharapkan dapat berfungsi untuk menyatukan wilayah daratan yang terpecah-pecah karena adanya wilayah lautan, sehingga dengan adanya deklarasi tersebut dapat menutup adanya laut bebas yang berada di antara pulau-pulau yang ada dalam wilayah Indonesia. Deklarasi ini seirama dengan prinsip bahwa setiap negara mempunyai hak dan kewajiban untuk mengambil tindakan yang perlu dalam rangka melindungi keselamatan dan keutuhan wilayah negaranya. Pertimbangan yang dilakukan dalam mengeluarkan Deklarasi Djuanda yang selanjutnya diikuti dengan penetapan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia, adalah sebagai berikut: (1) Sebagai negara kepulauan dengan bentuk geografis yang terdiri atas beribu-ribu pulau mempunyai sifat dan corak yang khas (tersendiri); (2) Bangsa Indonesia sejak dahulu berdasarkan penelusuran sejarah merupakan suatu kesatuan utuh dan bulat



sebagai satu kesatuan wilayah; (3) Semua kepulauan beserta laut yang berada di antaranya harus dianggap sebagai suatu kesatuan yang bulat dan utuh menjadi wilayah kedaulatan Indonesia, dan (4) Penetapan batas wilayah laut sesuai TZMKO yang membagi wilayah daratan Indonesia sebagai bagian yang terpisah sudah tidak sesuai lagi apabila ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara.

Pada era tahun 1950-an kondisi politik internasional yang berkaitan dengan wilayah laut mengalami gejolak, setiap negara melakukan klaim terhadap wilayah laut sesuai dengan sudut pandang dan kepentingan nasional masing-masing negara. Dalam rangka membahas hukum laut yang carut marut tersebut, maka pada tahun 1958 di kota Jenewa dilangsungkan pertemuan internasional tentang laut yang menghasilkan 4 (empat) Konvensi Jenewa 1958. Konvensi ini terdiri atas (1) Konvensi Tentang laut Bebas dan Zona Tambahan, (2) Konvensi tentang Laut Lepas, (3) Konvensi Tentang Perikanan dan Sumber Daya Hayati Laut Lepas, serta (4) Konvensi Tentang Landas Kontinen (Sunnyowati dan Enny Narwati, 2013). Konvensi internasional ini setelah berjalan beberapa tahun dirasakan terdapat banyak kekurangan dan kelemahan sehingga diperlukan penyempurnaan sebagaimana yang telah dilakukan sebelumnya. Kelemahan yang mendasar dan harus segera dicarikan solusinya adalah mengenai luas laut teritorial setiap negara pantai, permasalahan ini muncul dikarenakan dalam Konvensi internasional tersebut tidak ditetapkan secara tegas sehingga setiap negara pantai dalam praktiknya menentukan batas luas laut teritorialnya sesuai dengan kehendak dan kepentingan masing-masing. Namun demikian, dalam praktik internasional masing-masing negara pada umumnya menetapkan luas wilayah laut teritorialnya maksimal selebar 12 mil laut diukur dari garis pangkal (*base line*). Penetapan seperti yang telah dipraktikkan oleh negara pantai tersebut, sebenarnya konsepsi ini sudah dapat dianggap telah memenuhi rasa keadilan negara pantai yang mayoritasnya merupakan negara sedang berkembang (Parthiana, 2014).



Perjuangan bangsa Indonesia untuk mendapatkan pengakuan dunia internasional berhubungan dengan wilayah laut terus diupayakan dengan gigih. Para pakar hukum laut dan diplomat Indonesia terus berjuang untuk meyakinkan dunia internasional tentang konsepsi wawasan nusantara yang memandang bahwa daratan, laut dan kepulauan yang ada disekitarnya merupakan suatu kesatuan yang utuh dan tidak terpisahkan. Dengan banyaknya usulan tentang batas wilayah laut, selanjutnya pada tanggal 10 Desember 1982 dilangsungkanlah Konvensi Hukum Laut ke 3 di bawah naungan PBB yang menghasilkan UNCLOS 1982. Tiga tahun kemudian Konvensi ini oleh bangsa Indonesia disahkan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi PBB Tentang Hukum Laut) (LNRI Tahun 1985 Nomor 76, TLNRI Nomor 3319). UNCLOS 1982 sebagai Konvensi Internasional berlaku sejak tanggal 16 November 1994 dan mengikat semua negara yang meratifikasinya, dan dalam konvensi inilah konsepsi wawasan nusantara diakui sebagai *archipelagic nation concept*, serta ditetapkan batas wilayah laut teritorial negara kepulauan selebar 12 mil dari *base line* (garis dasar) terluar dari pulau terluar dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) selebar 200 mil laut dari *base line*.

Bagian muka bumi yang merupakan daerah tempat tinggal, yang juga merupakan tempat hidup dan sumber kehidupan bagi mahluk hidup yang terdiri atas tanah, air (sungai, danau dan laut) serta udara di atasnya merupakan wilayah negara. Salah satu unsur penting negara adalah wilayah negara, selain adanya pemerintahan dan rakyat yang mendiami wilayah tersebut. Wilayah negara itu sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara (LNRI Tahun 2008 Nomor 177, LNRI Nomor 4825) (untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Wilayah Negara) merupakan satu kesatuan daratan, perairan (pedalaman, kepulauan dan teritorial) beserta ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya, termasuk



SDA yang ada didalamnya.

Wilayah negara Indonesia itu meliputi wilayah daratan, laut dan udara di atasnya yang merupakan tempat hidup, tempat tinggal dan sumber kehidupan rakyat Indonesia yang kedaulatannya dimiliki secara penuh (utuh) oleh bangsa Indonesia. Bentuk wilayah Indonesia apabila dianalisis dari teori negara dan hukum dapat dikategorikan sebagai *divide or separated* yaitu suatu negara yang terdiri atas daratan yang dipisahkan oleh perairan laut, sehingga dapat dikategorikan sebagai negara kepulauan. Wilayah perairan Indonesia sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 3 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Perairan Indonesia) terdiri atas laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Wilayah laut yang lebarnya seluas 12 mil laut yang diukur dari *base line* kepulauan Indonesia merupakan laut teritorial sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 3 Ayat (2) Undang-Undang Perairan Indonesia. Pasal 3 Ayat (3) Undang-Undang Perairan Indonesia menjelaskan bahwa semua perairan yang posisinya terletak di dalam garis pangkal lurus kepulauan Indonesia tanpa memperhatikan jarak dan kedalaman dari pantai disebut dengan perairan kepulauan Indonesia. Semua perairan dan semua bagian dari perairan dari pantai-pantai dan garis rendah Indonesia yang terletak pada sisi dalam (daratan) dari suatu garis penutup disebut dengan perairan pedalaman Indonesia sebagaimana yang diamanatkan dalam norma Pasal 3 Ayat (4) Undang-Undang Perairan Indonesia.

B. Rezim Perairan Menurut Hukum Internasional dan Nasional Indonesia

Laut berdasarkan proses terjadinya dapat diklasifikasikan menjadi laut *transgresi*, *regresi*, dan *ingresi* (Hasanah, 2020). Laut transgresi sebagai laut dangkal, proses terjadinya dikarenakan adanya genangan air di daratan pada waktu berakhirnya zaman es, di Indonesia yang masuk dalam golongan ini antara



lain laut Jawa (bagian dangkalan Sunda) dan laut Arafuru (bagian dangkalan Sahul). Laut transgresi mengandung berbagai sumber daya yang dapat dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kemakmuran bangsa dan rakyat Indonesia. Selain laut transgresi, Indonesia juga mempunyai zona laut yang menyempit disebabkan adanya erosi dan sedimentasi dalam waktu yang lama sehingga menjadikan dataran pantai yang meluas yang dalam ilmu geologi diklasifikasikan sebagai laut regresi, sebagaimana yang terjadi di pantai utara pulau Jawa. Indonesia juga mempunyai laut ingresi, yang proses terjadinya dikarenakan dasar laut mengalami gerakan menurun sehingga menjadi laut yang dalam, misalnya laut Flores, Laut Sulawesi, Laut Banda dengan kedalaman 7.440 meter, dan lain sebagainya.

Rezim wilayah perairan Indonesia telah diatur dalam hukum nasional dan Internasional. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan (LNRI Tahun 2014 Nomor 294, TLNRI Nomor 5603), selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Kelautan merupakan hukum nasional yang mengatur tentang perairan Indonesia, sedangkan UNCLOS 1982 merupakan salah satu hukum internasional yang didalamnya terdapat norma hukum yang mengatur tentang wilayah laut. Dalam UNCLOS 1982 dikenal adanya pembagian zona laut (*zona maritime*), yang terdiri atas zona perairan pedalaman, zona perairan kepulauan, zona laut teritorial, zona tambahan, landas kontinen, laut bebas, dan kawasan dasar laut internasional (Agastha (dkk), 2017). Konsepsi ini dalam hukum nasional Indonesia dirumuskan dalam norma Pasal 7 Undang-Undang Kelautan.

Dalam ketentuan internasional bahwa suatu negara pada zona tertentu mempunyai kedaulatan penuh sedangkan pada zona lainnya mempunyai hak berdaulat. Zona maritim dimana bangsa Indonesia mempunyai kedaulatan penuh terletak pada laut teritorial, perairan kepulauan, perairan pedalaman, dan yang mempunyai wewenang khusus (hak berdaulat) adalah pada zona tambahan, ZEEI dan landas kontinen, sedangkan yang berada diluar yurisdiksi nasional adalah laut lepas dan kawasan



dasar laut internasional (Sodik, 2019). Dalam rangka memberikan pemahaman yang berarti akan dibahas satu persatu zona maritim atau wilayah perairan Indonesia.

1. Zona Perairan Pedalaman (*Internal Waters*).

Perairan yang berada pada sisi dalam garis pangkal ke arah daratan yang merupakan bagian integral teritorial dari suatu negara pantai dapat dikategorikan sebagai perairan pedalaman. Pasal 8 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa perairan di sebelah dalam garis pangkal dalam rezim internasional dikenal sebagai perairan pedalaman. Pelabuhan, teluk, muara sungai dan pulau yang kadang-kadang timbul dan tenggelam merupakan bagian dari perairan pedalaman (Puspitawati, 2019). Dalam menentukan zona perairan pedalaman, apabila dalam penarikan garis pangkal lurus menyebabkan suatu wilayah menjadi perairan pedalaman yang sebelumnya merupakan wilayah bebas maka hak lintas damai terhadap kapal berbendera asing tidak boleh dihalang-halangi dan harus tetap diberikan (diakui).

Proses terjadinya perairan pedalaman terhadap negara benua sangat dimungkinkan karena penerapan garis lurus pada pantai yang berliku dan pantai yang didepannya terdapat pulau atau gugusan pulau akibat penarikan garis dari ujung ke ujung. Proses tersebut mengakibatkan adanya bagian perairan yang terletak di sebelah dalam garis pangkal lurus. Namun demikian, apabila pantai yang garis pangkalnya hanya diterapkan garis pangkal normal maka hanya terdapat perairan daratan, yaitu bagian laut yang terletak pada sisi sebelah dalam dari garis pangkal normal. Konsepsi perairan pedalaman sesuai Pasal 8 UNCLOS 1982 ini tidak berlaku bagi negara kepulauan, bahwa perairan yang berada pada bagian dalam dari garis pangkal kepulauan bukanlah merupakan perairan pedalaman. Namun demikian, tidak berarti bahwa negara kepulauan tidak mempunyai perairan pedalaman.

Pasal 50 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa suatu negara kepulauan dalam menentukan batas wilayahnya diberikan wewenang untuk menarik garis penutup sebagai bagian dari wilayah negaranya. Letak perairan pedalaman pada negara



kepulauan pada posisi sebelah dalam perairan negara kepulauan setelah ditarik garis penutup (*closing line*), kondisi seperti ini terdapat dalam teluk, sungai dan muara serta pelabuhan (Puspitawati, 2019). Negara pantai dalam perairan pedalaman mempunyai kedaulatan penuh sebagaimana kedaulatan negara tersebut di daratan. Rezim hukum yang mengatur merupakan bagian internal dari negara tersebut, dan tidak ada satupun ketentuan hukum internasional yang berlaku pada zona perairan pedalaman. Negara pantai dapat menikmati secara penuh kedaulatan dan hukum nasionalnya dikarenakan hukum internasional memberikan kewenangan penuh kepadanya untuk membuat peraturan perundang-undangan sesuai dengan konstitusinya. Negara pantai mempunyai kewenangan penuh dalam mengatur penggunaan serta membuat keputusan terhadap negara, individu dan korporasi internasional yang diijinkan keluar masuk, serta kegiatan apa saja yang diijinkan untuk dilakukan terhadap kapal berbendera asing yang akan memasuki perairan pedalaman tersebut.

Kondisi geografi perairan pedalaman terletak secara berdampingan dengan teritorial daratan suatu negara pantai, sehingga suatu negara yang memiliki perairan pedalaman dipastikan mempunyai kedaulatan penuh dan mutlak dalam zona tersebut. Namun demikian, dalam menegakan hak dan kedaulatan yang dimiliki bahwa suatu negara pantai harus memperhatikan ketentuan yang berkaitan dengan kekebalan diplomatik (*diplomatic immunities*) terutama pada para diplomat dan kapal perang negara asing. Dalam perairan pedalaman, meskipun tidak ada hak lintas damai (*innocent passage*) dari kapal berbendera asing, serta kapal asing tidak dapat menikmati hak akses secara umum (*a general right*) ke pelabuhan suatu negara, hukum kebiasaan internasional mengatur suatu rezim khusus yang dikenal dengan hak akses ke pelabuhan (*right of access to a state's ports*) (Chen, 2000).

Bangsa Indonesia saat ini telah memiliki garis pangkal kepulauan, delimitasi teritorial, delimitasi ZEEI namun belum menetapkan delimitasi perairan pedalaman, padahal hal ini



sangat penting untuk menutup wilayah pulau-pulau dari pelanggaran penggunaan hak negara lain yang berada di zona perairan kepulauan dan laut teritorial. Penutupan perairan pedalaman ini penting, bertujuan untuk mencegah pelanggaran kedaulatan dari kapal berbedera asing yang menggunakan hak lintas damai pada saat melakukan pelayaran. Garis pangkal kepulauan dalam rezim hukum laut merupakan garis pemisah antara wilayah laut teritorial suatu negara dengan perairan pedalaman dan wilayah daratan. Dalam rangka mencegah terjadinya pencemaran dan perusakan lingkungan sebagai akibat dari tindakan kapal yang berlabuh, maka beberapa wilayah pelabuhan Indonesia yang padat akan kapal yang bersandar harus segera dibuatkan peraturan perundang-undangan sesuai dengan standar *Intenational Maritime Organization* (IMO), *Safety Of Life At Sea* (SOLAS) dan peraturan internasional lainnya.

Ketika kapal asing memasuki pelabuhan dan perairan pedalaman suatu negara sangat dimungkinkan akan terjadinya konflik yurisdiksi antara kapal negara bendera dengan negara pelabuhan/perairan pedalaman tersebut. Para pihak akan berusaha untuk mengutamakan hukum dan penegakan hukum nasional mereka terhadap kejadian atau peristiwa yang terjadi dalam wilayah yurisdiksinya. Permasalahan ini dapat mengacu kasus *The Schooner Exchange v. Mc Faddon* (1812). Berdasarkan kasus tersebut, bahwa apabila suatu kapal asing memasuki pelabuhan negara pantai maka kapal berbendera asing tersebut harus tunduk terhadap kedaulatan dan yurisdiksi negara pelabuhan tersebut (Churchill & Lowe, 1988). Hukum yang berlaku pada zona perairan pedalaman mempunyai karakteristik yang sama dengan hukum yang berlaku di wilayah daratan, sehingga berlaku yurisdiksi hukum nasional negara kepulauan tersebut.

Yurisdiksi teritorial penuh dan lengkap atas perairan pedalaman dapat dinikmati oleh negara pantai tersebut, sehingga orang dan kapal berbendera asing yang berada di pelabuhan harus tunduk pada yurisdiksi negara pantai tersebut.



Namun demikian, dalam kaidah internasional bahwa yurisdiksi negara pantai sifatnya tidak mutlak karena dibatasi oleh tuntutan non-diskriminasi, aturan umum hukum internasional dan larangan penyalahgunaan hak yang diberikan oleh hukum internasional (Haijiang, 2006). Subjek penegakan hukum di pelabuhan dan perairan pedalaman dapat berupa kejahatan (tindak pidana), keperdataan dan aturan tindakan lain yang diatur dalam hukum dan perundang-undangan negara tersebut. Pelanggaran tindak pidana ringan yang berkaitan dengan masalah kedisiplinan di kapal, negara pantai dapat tidak menerapkan hukum pidana mereka namun cukup memberikan peringatan untuk tidak mengulangi atau dengan pengenaan sanksi denda. Namun demikian, apabila tindak pidana yang dilakukan oleh anak buah kapal (ABK) dapat mempengaruhi kepentingan nasional negara pantai maka akan berlakulah hukum pidana negara pantai tersebut.

2. Zona Perairan Kepulauan (*Archipelagic Waters*)

Dalam konsepsi negara kepulauan terdapat asas yang berhubungan dengan negara kepulauan. Asas ini dituangkan dalam Pasal 46-54 UNCLOS 1982, sehingga asas ini yang mengikat terhadap negara yang telah meratifikasi dikarenakan UNCLOS 1982 merupakan hukum yang berlaku secara internasional. Pengertian kepulauan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 4 Undang-Undang Kelautan itu merupakan sederet (gugusan) pulau serta perairan yang berada di dalam wilayah atau di antara pulau-pulau tersebut, dan wujud alamiah lainnya seperti karang, gosong dan lain-lain, sehingga menjadi satu kesatuan ekonomis, geografis, politik, pertahanan keamanan dan secara historis dianggap sebagai satu kesatuan yang utuh dan bulat. Kepulauan itu merupakan suatu konsep yang bermakna ganda sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Kelautan, jo. Pasal 121 Ayat (1) UNCLOS 1982, yaitu berupa beberapa pulau (gugusan), sedangkan pengertian dari pulau itu sendiri merupakan suatu daratan yang proses pembentukannya secara alamiah, yang



kedudukannya dikelilingi atau berada di atas permukaan air pada waktu pasang.

Suatu negara yang terdiri atas satu atau lebih kepulauan sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 46 Ayat (1) UNCLOS 1982 dapat dikategorikan sebagai negara kepulauan. Namun demikian, tidak semua negara yang wilayahnya terdiri atas gugusan pulau itu secara otomatis diklasifikasikan sebagai negara kepulauan. Hal ini terjadi dikarenakan masih terdapat persyaratan yang harus diikutinya apabila suatu negara berkeinginan di sebut sebagai negara kepulauan yaitu harus adanya pernyataan diri sebagai negara kepulauan dari penguasa negara tersebut dan di deklarasikan secara internasional. Negara Indonesia dapat dikategorikan sebagai negara kepulauan besar yang mempunyai SDA yang melimpah, sehingga mempunyai makna strategis sebagai ruang hidup (*libenstraum*) dan rak juang serta merupakan sarana pemersatu yang menghubungkan pulau-pulau yang ada di dalamnya, sehingga merupakan satu kesatuan Ipoleksosbudhankam dalam wadah NKRI sebagaimana yang diutarakan dalam Penjelasan Umum Undang-Undang Kelautan.

Wilayah perairan kepulauan beserta ruang udara di atasnya mempunyai status hukum (kedaulatan) yang berbeda dengan wilayah daratan, sebagaimana yang telah dirumuskan dalam Pasal 49 UNCLOS 1982, adalah sebagai berikut:

- (1) Dengan tidak memperhatikan kedalaman dan jarak dari pantai bahwa kedaulatan suatu negara kepulauan itu meliputi perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan sebagaimana yang diatur dalam norma Pasal 47 UNCLOS 1982.
- (2) Ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah yang berada didalamnya beserta SDA yang terkandung di dalamnya merupakan kedaulatan wilayah perairan kepulauan.
- (3) Pelaksanaan kedaulatan di perairan kepulauan harus berdasarkan UNCLOS 1982 sebagai hukum internasional yang berlaku bagi negara yang telah meratifikasinya.



- (4) UNCLOS 1982 telah mengatur rezim lintas alur laut dan beberapa bidang lainnya, namun demikian dalam pelaksanaannya tidak boleh mempengaruhi kedaulatan negara kepulauan tersebut.

Perairan kepulauan hanya dimiliki oleh negara kepulauan, yang untuk bangsa Indonesia disebut dengan perairan nusantara. Sebagai garis batas perairan kepulauan adalah garis dasar perairan pedalaman, perairan beserta ruang udara di atasnya sebagai satu kesatuan wilayah. Rezim hukum di perairan kepulauan tidak dapat disamakan dengan di laut teritorial, hal ini disebabkan perairan kepulauan merupakan konsep yang *sui generis*. Konsep *sui generis* itu merupakan suatu frasa yang berasal dari bahasa Latin yang berarti dari jenisnya sendiri atau dalam kelas itu sendiri sehingga mempunyai karakteristik yang unik. Sejumlah disiplin ilmu pengetahuan menggunakan pengertian ini dalam rangka merujuk pada entitas yang unik. Perairan kepulauan bukan merupakan perairan pedalaman namun demikian sifatnya mempunyai persamaan dengan rezim laut teritorial, yaitu keduanya mengakui adanya hak lintas damai bagi kapal yang berbendera asing.

Negara kepulauan dalam zona perairan pedalaman mempunyai kewenangan yang sifatnya eksklusif dalam pengelolaan SDA yang ada didalamnya, sehingga negara lain masih mempunyai hak yang berhubungan dengan pelayaran lintas damai namun tidak dalam hal SDA. UNCLOS 1982 telah memberikan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh negara kepulauan berkaitan dengan perairan kepulauan, adalah sebagai berikut:

- a. Negara kepulauan wajib menghormati perjanjian internasional dan adanya zona penangkapan ikan secara tradisional, serta kegiatan lain yang sudah menjadi kebiasaan warga negara tetangga, sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 51 Ayat (1) UNCLOS 1982.
- b. Negara kepulauan mempunyai keharusan untuk menghormati dan mengizinkan negara lain melakukan perawatan



dan penggantian kabel dan saluran yang berada di bawah laut negara kepulauan yang sebelumnya telah dipasang oleh negara tersebut, sebagaimana yang telah di atur dalam norma Pasal 51 Ayat (2) UNCLOS 1982.

- c. Negara kepulauan mempunyai kewajiban untuk menghormati terhadap semua kapal yang berbendera negara asing untuk melakukan lintas damai yang melewati negara kepulauan, sebagaimana yang telah diatur dalam Bab II Bagian 3 UNCLOS 1982.
- d. Kewajiban negara kepulauan untuk menghormati hak lintas damai alur laut kepulauan bagi kapal dan pesawat udara yang berbendera asing sifatnya mutlak, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 53 Ayat (2) UNCLOS 1982.

Kewajiban negara kepulauan di perairan kepulauan seperti yang telah dijelaskan di atas, UNCLOS 1982 sebagaimana yang dijelaskan Ety R. Agoes (2009) memberikan berbagai kewenangan dalam mengelolanya, adalah sebagai berikut:

- a. Hak lintas damai kapal berbendera asing dapat ditanggguhkan pada bagian tertentu dari perairan pedalaman oleh negara kepulauan guna kepentingan pertahanan keamanan negara, namun demikian tidak boleh bersifat diskriminatif dan harus diumumkan terlebih dahulu, sebagaimana di atur dalam ketentuan norma Pasal 52 Ayat (2) UNCLOS 1982.
- b. Alur laut kepulauan dan rute penerbangan yang sesuai digunakan untuk lintas pelayaran dan penerbangan kapal asing jenis apapun dapat ditetapkan oleh negara kepulauan, sebagaimana di atur dalam Bab III Bagian 3 UNCLOS 1982.

Pasal 50 UNCLOS 1982 menjelaskan tentang hak negara kepulauan dalam menentukan batas perairan pedalaman. Ketentuan norma Pasal 50 UNCLOS 1982 ini untuk selanjutnya oleh bangsa Indonesia diakomodasikan menjadi rumusan Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Perairan Indonesia. Norma hukumnya bahwa Pemerintah Indonesia dalam menetapkan batas perairan pedalaman pada perairan kepulauan dapat menarik garis penutup pada kuala, anak laut, pelabuhan, teluk dan mulut



sungai. Namun demikian, ketentuan tersebut belum dapat diaplikasikan yang disebabkan oleh karena pemerintah Indonesia belum menentukan secara formal perairan pedalaman Indonesia tersebut. Kondisi seperti ini apabila ditinjau dari aspek pertahanan dan keamanan negara sangat merugikan, sehingga bangsa Indonesia apabila tidak segera melakukan penutupan maka kapal berbendera asing akan bebas melakukan kegiatan pelayaran lintas damai di perairan Indonesia dikarenakan batas wilayahnya belum ditentukan.

Pengguna laut yang akan melakukan hak lintas damai di perairan kepulauan harus sesuai dengan ketentuan norma Pasal 17 UNCLOS 1982. Semua negara dapat menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial suatu negara. Hak lintas damai juga dapat dinikmati oleh pesawat terbang dan kapal berbendera asing, boleh ditetapkan oleh negara pantai atau tidak dikarenakan bersifat bukan suatu keharusan. Pemerintah Indonesia dalam menentukan batas wilayah perairan pedalaman telah melakukan identifikasi dan pengkajian yang mendalam. Dalam melakukan penetapan diperlukan koordinasi secara komprehensif dan intensif dengan melibatkan kementerian dan lembaga terkait dengan kelautan seperti Dinas Hidrooseanografi TNI AL, Kementerian Perhubungan, Kementerian Luar Negeri, dan lain sebagainya. Pemerintah Indonesia perlu segera mendorong dibentuknya undang-undang tentang batas wilayah perairan pedalaman dengan menyertakan koordinat dalam peta laut Indonesia. Konsepsi negara kepulauan berisi ketentuan tentang status hukum, garis pangkal, hak lintas alur alut kepulauan, penetapan perairan pedalaman dalam perairan kepulauan, hak dan kewajiban kapal serta pesawat udara asing dalam menggunakan haknya untuk berlayar dan terbang pada alur laut kepulauan, dan lain sebagainya (Nugroho, 2019).

3. Zona Laut Wilayah/Teritorial (*Territorial Sea*).

Laut wilayah sering juga disebut dengan istilah laut teritorial yang merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dengan negara pantai. Berdasarkan hukum laut internasional bahwa



secara horisontal permukaan laut itu dibagi atas beberapa zona atau wilayah laut. Laut teritorial sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 3 UNCLOS 1982 merupakan zona yang paling dekat dengan negara pantai (kelanjutan dari wilayah daratan) dengan jarak 12 mil laut dari *base line* ke arah laut lepas. Pengertian *base line* atau garis dasar (pangkal) tersebut sebagaimana yang dirumuskan Pasal 47 Ayat (1) UNCLOS 1982, adalah berupa garis imajiner (khayal) yang menghubungkan antara titik ujung terluar pulau dan atol sehingga menjadi satu kesatuan dengan rasio antara wilayah laut dan darat adalah satu banding satu (1:1) atau sembilan banding satu (9:1). Panjang garis dasar tersebut sesuai dengan rumusan norma Pasal 47 Ayat (2) UNCLOS 1982 berjarak paling panjang 100 mil laut, namun demikian dalam hukum internasional konsepsi ini masih dapat dilakukan penyimpangan sampai batas maksimum 125 mil laut.

Laut wilayah (teritorial) dapat diartikan sebagai laut yang posisinya berada di antara batas teritorial dari suatu negara, dimana negara pantai memiliki kedaulatan penuh terhadap zona tersebut. Hukum internasional menguraikan cara mengaplikasikan kedaulatan di laut berdasarkan konsepsi zona wilayah. Kedaulatan atas suatu wilayah berhubungan dengan yurisdiksi negara. Kedaulatan di laut apabila ditinjau dari zona maritim bahwa suatu negara pantai mempunyai kedaulatan penuh pada zona perairan kepulauan, perairan pedalaman, dan laut teritorial. Kedaulatan atas wilayah sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 2 Angka 2 UNCLOS 1982 terdiri atas ruang udara yang berada di atas, dasar laut serta tanah yang posisinya berada pada bawah laut tersebut. Dalam melaksanakan kedaulatan, suatu negara pantai mempunyai kewenangan untuk melakukan pengaturan dengan membuat peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan SDA hayati dan non-hayati laut, perikanan dan pelestarian lingkungan laut, dan lain sebagainya.

Kedaulatan negara pantai terhadap laut wilayah (teritorial) mempunyai sifat yang lengkap dan mutlak (tidak dapat diganggu gugat). Namun demikian, negara pantai mempunyai

kewajiban untuk memberikan izin dan menyediakan jalur pelayaran lintas damai untuk kepentingan penerbangan dan pelayaran masyarakat internasional. Hal ini sesuai dengan norma yang dituangkan dalam Pasal 17 UNCLOS 1982, bahwa pada zona laut teritorial negara pantai mempunyai kedaulatan penuh, namun demikian masih diperintahkan oleh hukum internasional untuk memberikan hak lintas damai bagi kapal yang berbendera asing. Hak yang dimiliki kapal asing tersebut juga harus diimbangi dengan ketentuan bahwa semua kapal berbendera asing yang melakukan pelayaran melewati laut teritorial wajib mematuhi semua peraturan perundang-undangan negara pantai dan konvensi internasional tentang pencegahan kecelakaan (tabrakan) di laut serta konvensi internasional lainnya.

UNCLOS 1982 menjelaskan metode yang digunakan untuk penarikan garis pangkal berdasarkan pada garis pasang surut sebagai normal *base line* (garis pangkal biasa). Pasal 5 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa kecuali dalam kondisi tertentu yang ditentukan lain oleh UNCLOS 1982, bahwa yang digunakan sebagai normal *base line* dalam mengukur laut teritorial adalah garis air paling rendah sepanjang pantai sebagaimana yang dituangkan dalam peta wilayah laut skala besar yang sudah mendapat pengakuan internasional dan diakui resmi oleh negara pantai tersebut. Penarikan base line terhadap pulau yang mempunyai karang disekitarnya (atol) sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 6 UNCLOS 1982 menggunakan dasar batas air laut paling rendah pada sisi karang ke arah laut dengan tanda yang jelas sebagaimana telah diumumkan secara resmi dalam peta laut, yang diakui oleh negara pantai maupun dunia internasional.

Dalam keadaan tertentu sebagaimana yang dikecualikan dalam UNCLOS 1982, cara penarikan garis pangkal tidak seperti penarikan pada keadaan biasa, yaitu dengan melakukan *straight base line* (penarikan garis pangkal lurus dari ujung ke ujung), apabila laut menjorok jauh ke dalam daratan, terdapat banyak pantai tajam dan berliku-liku serta terdapat deretan pulau yang



jaraknya dekat dengan pantai tersebut sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 7 Angka 1 UNCLOS 1982. Dalam penarikan *straight base line* terdapat persyaratan yang harus diperhatikan, adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa penarikan *straight base line* sebagaimana yang telah dijelaskan di atas masih memungkinkan untuk dilakukan penyimpangan, namun demikian jaraknya tidak boleh terlalu jauh dari bagian laut pada sisi dalam atau apabila arah umum pantai cukup dekat dengan wilayah daratan, sebagaimana di atur dalam rumusan norma Pasal 7 Angka 3 UNCLOS 1982.
- b. Bahwa apabila terdapat pulau atau bagian daratan yang hanya muncul pada saat waktu air laut pasang, tidak boleh dilakukan penarikan *straight base line* kecuali di atas zona tersebut telah dipasang mercusuar atau instalasi serupa, sebagaimana dirumuskan dalam ketentuan norma Pasal 7 Angka 4 UNCLOS 1982.
- c. Bahwa penarikan *straight base line* dapat dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan khusus (istimewa) berkaitan dengan kepentingan ekonomi masyarakat tradisional yang dibuktikan dengan penelusuran historis bahwa kebiasaan masyarakat tersebut telah berlangsung cukup lama, sebagaimana dirumuskan dalam ketentuan norma Pasal 7 Angka 5 UNCLOS 1982.
- d. Bahwa penarikan *straight base line* tidak boleh memutuskan hubungan laut wilayah negara lain dengan ZEE ataupun laut lepas, sebagaimana dirumuskan dalam ketentuan norma Pasal 7 Angka 6 UNCLOS 1982.

Selain *straight base line* masih terdapat beberapa jenis garis pangkal lain seperti garis penutup mulut sungai, teluk dan instalasi pelabuhan. Penarikan garis penutup mulut sungai sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 9 UNCLOS 1982 menggunakan metode atau cara dengan menarik titik-titik garis terendah ke dua tepi sungai dengan garis lurus yang melintasi mulut sungai tersebut. Mekanisme penarikan garis penutup mulut teluk menggunakan metode atau cara dengan

menarik garis penghubung titik-titik terendah pada pintu masuknya yang alamiah dengan garis air laut terendah sepanjang pantai lekukan tersebut, sebagaimana di atur dalam ketentuan norma Pasal 10 Angka 3 UNCLOS 1982. Terhadap instalasi pelabuhan yang posisinya terletak paling luar wilayah suatu negara dan merupakan bagian integral dari sistem pelabuhan harus memperhatikan kedudukan hukum dari pelabuhan. Kedudukan hukum suatu pelabuhan diperlakukan sebagai bagian dari pantai, namun demikian terhadap pulau buatan dan instalasi lepas pantai tidak mempunyai status hukum sebagai instalasi pelabuhan yang permanen sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 11 UNCLOS 1982. Penarikan garis batas laut teritorial yang letaknya berhadapan atau berdampingan dengan negara pantai apabila tidak ada perjanjian bilateral, metode yang digunakan untuk menarik garis batasnya dengan cara menarik garis tengah yang titik-titiknya mempunyai jarak yang sama dari titik terdekat base line yang digunakan mengukur lebar laut teritorial masing-masing negara sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 15 UNCLOS 1982.

Kedaulatan penuh dimiliki oleh negara pantai atas wilayah laut teritorial beserta dengan ruang udara di atasnya dan dasar laut beserta tanah di bawahnya dan seluruh kekayaan alam (SDA) yang terkandung di dalamnya. Dalam laut teritorial ini, negara pantai mempunyai kewenangan untuk membuat peraturan perundang-undangan dalam bidang fiskal, imigrasi, cukai dan kesehatan lingkungan laut (saniter). Di samping itu, negara pantai juga mempunyai kewenangan membuat peraturan yang berkaitan dengan keselamatan pelayaran, perlindungan dan fasilitas navigasi, pencegahan pelanggaran dalam bidang perikanan, konservasi SDA, penelitian ilmiah kelautan, pengendalian dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut, dan lain sebagainya. Namun demikian, kedaulatan laut dalam wilayah teritorial harus memperhatikan hukum dan ketentuan internasional yaitu dengan tidak melakukan monopoli pelayaran dalam memanfaatkan laut



sebagai sarana transportasi.

4. Zona Tambahan (*Contiguous Zone*).

Bagian laut yang lebarnya seluas 12 mil laut setelah laut teritorial sehingga apabila dihitung dari base line sepanjang 24 mil laut merupakan zona tambahan. Zona ini merupakan wilayah transisi antara laut bebas dengan laut wilayah, mempunyai kegunaan untuk mengurangi perbedaan yang menyolok (kontras) antara rezim laut bebas yang berlaku prinsip *freedom of the sea* dengan laut wilayah yang tunduk terhadap kedaulatan negara pantai (Sunyowati dan Enny Narwati, 2013). Dalam Zona Tambahan negara pantai mempunyai kewenangan tertentu untuk mengatur dan melakukan penindakan terhadap pelanggaran yang berhubungan dengan pelanggaran cukai, fiskal, saniter, imigrasi karantina tumbuhan dan hewan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 33 UNCLOS 1982.

Hak negara pantai dalam Zona Tambahan dapat dikategorikan dalam dua macam yaitu hak untuk melakukan pencegahan (preventif) dan perluasan kewenangan. Hak preventif berarti negara pantai hanya mempunyai kewenangan dalam bidang pertahanan dan keamanan yang terbatas untuk mengawasi pelanggaran yang berhubungan dengan imigrasi, saniter dan bea cukai, apabila tidak ada indikasi pelanggaran maka negara pantai tidak dapat melaksanakan haknya. Perluasan kewenangan dilakukan pada pemberlakuan aturan hukum pidana nasional apabila terjadi pelanggaran di laut teritorial negara pantai, kewenangan tersebut meliputi hak pengejaran seketika (*hot pursuit*). Rumusan dalam norma Pasal 33 UNCLOS 1982 ini untuk selanjutnya diadopsi oleh bangsa Indonesia dalam merumuskan norma Pasal 8 Ayat (2) Undang-Undang Kelautan. Zona Tambahan akan memiliki status hukum yang independen apabila negara pantai tersebut tidak menerapkan ZEE di luar zona tambahan. Namun demikian, apabila negara pantai menerapkan ZEE di luar dan berdampingan dengan laut teritorial maka akan membawa



akibat Zona Tambahan menjadi bagian dari ZEE, sehingga segala ketentuan yang berlaku di ZEE (tanpa kecuali) akan diterapkan pula pada Zona Tambahan.

Kelemahan norma Pasal 33 UNCLOS 1982 adalah bahwa suatu negara pantai dalam zona tambahan itu hanya memiliki kewenangan untuk melakukan pencegahan dan penindakan hukum yang terbatas pada pelanggaran yang berkaitan dengan masalah bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter (kesehatan) dan tidak sampai menjangkau terhadap kejahatan dan pelanggaran hukum lain. Oleh karena itu, dalam rangka pertahanan dan keamanan negara masih diperlukan payung hukum internasional yang memberikan kewenangan kepada negara pantai untuk melakukan penindakan terhadap semua pelanggaran peraturan perundangundangan yang ada dalam negara pantai tersebut. Kelemahan tersebut akan mengakibatkan celah yang dapat dimanfaatkan pelanggar untuk lolos dari jeratan hukum nasional ketika melakukan pelanggaran dalam bidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter (kesehatan yang berhubungan dengan laut).

Pelanggar terhadap tindak pidana imigrasi, fiskal, bea cukai dan saniter apabila kepergok aparat penegak hukum akan lebih memilih untuk masuk ke perairan pedalaman atau laut teritorial daripada melarikan diri ke ZEE. Pelanggar hukum apabila melarikan diri ke ZEE dan laut lepas maka penegak hukum dapat menggunakan hak pengejaran seketika untuk mengejar pelaku pelanggaran tersebut, namun demikian apabila melalui wilayah laut teritorial dengan tidak memasuki perairan pedalaman atau perairan kepulauan maka mereka akan menikmati imunitas. Pasal 27 Ayat (5) UNCLOS 1982 mengatur tentang hak imunitas yang menyatakan bahwa melarang suatu negara pantai untuk melaksanakan yurisdiksi kriminalnya atas suatu pelanggaran yang dilakukan suatu kapal sebelum memasuki laut teritorial negara tersebut. Dengan demikian, berdasarkan rumusan norma pasal tersebut terlihat bahwa yurisdiksi kriminal dapat diberlakukan untuk ketentuan yang dimuat dalam Bab XII UNCLOS 1982 tentang perlindungan



dan pelestarian lingkungan laut dan Bab V UNCLOS 1982 tentang ZEE. Dengan kata lain, yurisdiksi kriminal dari suatu negara pantai di wilayah Zona Tambahan hanya berlaku untuk pelanggaran saja.

Berkaitan dengan rezim hukum di Zona Tambahan, bahwa Pasal 303 UNCLOS 1982 memberikan kewenangan kepada negara pantai yang berkaitan dengan pengangkatan benda bersejarah dan purbakala yang posisinya berada di dasar laut Zona Tambahan. Pengangkatan benda-benda tersebut apabila dilakukan oleh pihak asing maka harus mendapatkan izin atau persetujuan terlebih dahulu dari negara pantai, sehingga apabila tidak memiliki izin dapat dikategorikan sebagai pelanggaran (pencurian). Status hukum pelanggaran pengangkatan benda bersejarah oleh asing di Zona Tambahan dipersamakan dengan pelanggaran di laut teritorial. Dalam rangka melakukan penegakan hukum dan keadilan, maka penanganan permasalahan di Zona Tambahan perlu dilakukan secara lintas sektoral dengan melibatkan para pemangku kepentingan seperti TNI AL, Polri, Imigrasi, dan lain-lain, sehingga tidak akan terjadi tumpang tindih dalam pelaksanaannya. Sebagai contoh misalnya untuk permasalahan keimigrasian yang terjadi di zona tambahan Indonesia, institusi yang mempunyai kewenangan terhadap hal tersebut adalah PPNS Imigrasi, Polri, dan lain sebagainya.

5. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

Unclos 1982 telah mengatur ZEE dan bagi bangsa Indonesia ketentuan tersebut mempunyai kedudukan strategis. Bangsa Indonesia telah menetapkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (LNRI Tahun 1983 Nomor 44, TLNRI Nomor 3260), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang ZEEI. Dengan diundangkannya ZEEI tersebut muncul reaksi negatif dari negara maritim besar yang merasa terganggu kepentingannya dengan dalih bahwa undang-undang tersebut bertentangan dengan prinsip laut milik bersama. Negara maritim besar sering mengkapanyekan



konsepsi *res communis* (laut itu milik bersama sehingga dapat dimiliki) dengan tujuan mempertahankan kepentingan ekonominya. Kebebasan di laut hanya menguntungkan negara besar yang mempunyai armada dan teknologi canggih tanpa memperhatikan negara pantai yang sedang berkembang, sehingga negara pantai melakukan tuntutan untuk meniadakan prinsip tersebut. Dorongan mengubah prinsip *res communis* tersebut akhirnya diterima masyarakat internasional dan dituangkan dalam salah satu norma pada UNCLOS 1982.

Indonesia sudah mengajukan usulan batas ZEEI yang diklaim secara sepihak (*unilateral*) jauh sebelum UNCLOS 1982 disetujui, dengan menuangkan dalam peta resmi Indonesia walaupun belum disepakati masyarakat internasional. Klaim sepihak inilah menjadi dasar dalam melakukan perundingan dengan negara tetangga yang mempunyai wilayah laut yang berbatasan dengan Indonesia. *Unilateralisme* itu merupakan suatu doktrin atau agenda yang mendukung tindakan sepihak dan muncul sebagai bentuk komitmen mencapai tujuan yang disepakati bersama atau tidak suka dengan pihak lawan. Perilaku unilateral Indonesia dalam menentukan ZEEI tidak mengesampingkan hukum internasional sehingga bukan merupakan sebuah pelanggaran atas penerapan hukum nasional. Keputusan Indonesia dalam melakukan klaim secara sepihak dapat dipandang sebagai paham dualisme yaitu ketika Indonesia menggunakan hukum nasional secara bersama-sama dengan hukum internasional dalam garis batas ZEEI yang diterapkan secara unilateral. Keputusan tersebut juga dapat berimplikasi bahwa negara Indonesia sebagai monoisme dengan tetap mematuhi kaidah internasional karena pengukuran garis batas ZEEI tetap menggunakan kaidah yang telah diatur dalam norma UNCLOS 1982. Dengan adanya pemberlakuan UNCLOS 1982, khususnya yang berkaitan dengan ZEEI maka wilayah negara Indonesia mengalami perkembangan sehingga menjadi lebih luas.

ZEEI diukur dari garis dasar selebar 200 mil laut, merupakan zona ekonomi yang membuat Indonesia memiliki kewenangan



secara eksklusif untuk memasang kabel dan pipa salur bawah laut, mengelola dan memanfaatkan sumber daya laut, dan kebebasan untuk melakukan pelayaran serta kewenangan lainnya. Namun demikian, dalam melakukan kegiatan di ZEEI (misalnya pemasangan kabel laut) tetap harus mendasarkan pada hukum laut internasional. Negara Indonesia di ZEEI mempunyai hak berdaulat secara eksklusif untuk keperluan eksploitasi dan eksplorasi SDA, perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, riset ilmiah kelautan, pembuatan serta pemakaian pulau buatan beserta dengan instalasi dan bangunannya. Pemerintah Indonesia memiliki hak untuk mengatur segala kegiatan eksplorasi dan eksploitasi SDA pada dasar, permukaan dan zona di bawah laut, serta mengadakan penelitian sumber daya hayati maupun sumber daya laut lainnya. Kewenangan ini telah dirumuskan secara limitatif dalam norma Pasal 4 Ayat (1) huruf (a) Undang-Undang ZEEI. Konsepsi ZEE yang dirumuskan dalam UNCLOS 1982 ini merupakan langkah kompromi antara kepentingan negara pantai (*coastal states*) dalam memperpanjang yurisdiksinya dengan negara besar yang tidak memiliki wilayah pantai (*land locked stats*) yang beranggapan bahwa konsep negara kepulauan dapat mengurangi zona laut bebas yang terbuka bagi siapa saja yang berkeinginan mengunakannya (Puspitawati, 2019).

Negara pantai menurut rezim ZEE mempunyai hak berdaulat (*sovereign rights*) atas eksploitasi dan eksplorasi SDA dan aktifitas terkait lainnya. Penegakan hukum di ZEE telah termuat dalam Pasal 13 Undang-Undang ZEEI. Dalam melaksanakan hak berdaulat dan hak-hak lain serta yurisdiksi dan memperhatikan kewajiban internasional, maka penegak hukum Indonesia dapat melakukan penegakan hukum pada ZEEI berdasarkan KUHAP. Namun demikian, dalam menerapkan KUHAP tersebut terdapat beberapa pengecualian sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 13 Undang-Undang ZEEI, adalah sebagai berikut:

- (a) Penegak hukum Indonesia dapat melakukan pengkapan terhadap kapal dan/atau orang yang diduga melakukan



pelanggaran di ZEEI. Langkah yang dapat dilakukan berupa tindakan penghentian sampai kapal dan/atau orang tersebut di serahkan kepada penyidik lanjutan di pangkalan guna proses hukum melalui mekanisme peradilan.

- (b) Penyerahan kapal dan/atau orang-orang tersebut apabila tidak terdapat situasi *force majeure* harus dilakukan secepat mungkin dan tidak boleh melebihi jangka waktu 7 (tujuh) hari.
- (c) Tindak pidana dalam ZEEI termasuk golongan tindak pidana sebagaimana diamsudkan Pasal 21 ayat (4) huruf b. KUHAP sehingga terhadap tersangka dapat dilakukan tindakan penahanan.

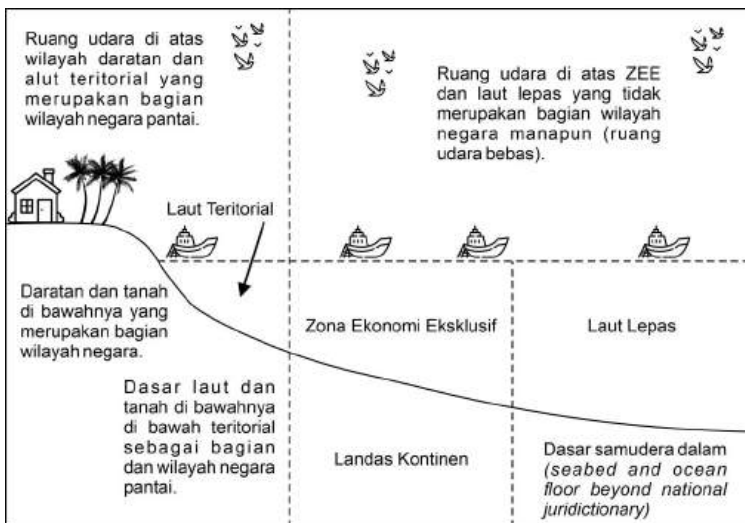
Negara pantai sesuai norma pasal 73 Ayat (1) UNCLOS 1982 mempunyai hak melakukan penegakan hukum terhadap pelanggaran yang berhubungan dengan hak berdaulat yang bersifat eksklusif terhadap kegiatan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan hayati. Penegak hukum negara pantai si ZEE mempunyai kewenangan untuk menaiki kapal, memeriksa, menangkap dan melakukan proses peradilan guna menjamin ditaatinya ketentuan tersebut. Penangkapan kapal berbendera asing yang melakukan kegiatan ilegal di wilayah ZEEI oleh penegak hukum Indonesia dapat dibenarkan karena tidak bertentangan dengan hukum internasional. Kegiatan penegakan hukum tersebut pada prinsipnya berfungsi menjaga eksistensi bangsa Indonesia sebagai negara maritim yang berdaulat terhadap kejahatan dan atau pelanggaran yang terjadi dalam wilayah kedaulatannya.

6. Landasan Kontinen (*Continental Shelf*).

Landas kontinen Indonesia telah ditetapkan pemerintah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia (LNRI Tahun 1973 Nomor 2991, TLNRI Nomor 2994), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Landas Kontinen. Landas kontinen pada mulanya merupakan istilah geologi kelautan, namun demikian pada perkembangannya diadopsi menjadi nomenklatur dalam bidang hukum laut



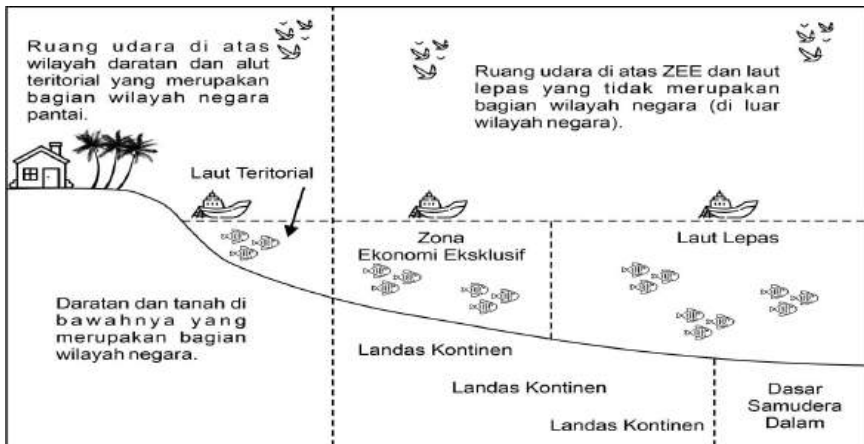
internasional. Istilah tersebut digunakan untuk mendefinisikan suatu kawasan dasar laut dan tanah yang berada dibawahnya, yang bersambungan dengan pantai yang berada di bawah permukaan laut. Pengertian landas kontinen dalam hukum internasional di atur dalam Konvensi Hukum Laut Jenewa tahun 1958. Konvensi ini telah diundangkan oleh pemerintah Indonesia dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1961 Tentang Persetujuan Atas Tiga Konvensi Tahun 1958 Mengenai Hukum Laut (LNRI Tahun 1961 Nomor 276, TLNRI Nomor 2318). Landas kontinen selain diatur dalam undang-undang nasional juga diatur dalam UNCLOS 1982 sebagai hukum nasional. Pasal 1 Konvensi Hukum Laut Jenewa tahun 1958 menjelaskan pengertian landas kontinen adalah dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah laut yang merupakan kelanjutan dari pantai akan tetapi posisinya berada di luar daerah laut teritorial, sampai kedalaman 200 meter, di mana kedalaman air di atasnya memungkinkan dilakukan eksploitasi terhadap SDA yang ada di areal tersebut, serta daerah bawah laut yang serupa yang merupakan kelanjutan dari pantai suatu pulau.



GAMBAR 2.1 Landas Kontinen Negara Pantai Sejauh 200 Mil Laut Menurut UNCLOS 1982



Rumusan Pasal 1 Konvensi Hukum Laut Jenewa tahun 1958 merupakan pengertian hukum (yuridis), yang tidak sama dengan pengertian ilmu geologi. Ruang lingkup landas kontonen dalam pengertian yuridis hanya meliputi dasar dan tanah di bawah dasar laut yang bersambung dengan pantai yang terletak di luar laut teritorial, sedangkan dalam pengertian geologis meliputi dasar laut dan tanah dibawahnya yang terletak di bawah area laut teritorial sehingga tidak hanya meliputi dasar laut dan tanah dibawahnya yang bersambung dengan pantai yang terletak di luar area laut teritorial saja (istilah geologis lebih luas daripada istilah yuridis) (Parthiana, 2015).



Gambar 2.2 Landas Kontinen Negara Pantai yang Melebihi 200 Mil Laut Namun Tidak Melebihi 350 Mil Laut diukur dari Garis Pangkal

Sejarah panjang tentang landas kontinen dalam percaturan internasional dimulai pada tahun 1918, ketika orang Amerika Serikat berhasil mengeksploitasi minyak pada sekira 40 mil dari pantai Teluk Meksiko, namun demikian baru menjadi permasalahan hukum dengan ditanda-tangani perjanjian antara Inggris dengan Venezuela pada tahun 1942. Fungsi perjanjian tersebut untuk menentukan batas dasar laut masing-masing negara di Teluk Paria sehingga diharapkan tidak terjadi



tumpang tindih klaim kepemilikan. Ditandatangani perjanjian tersebut dikarenakan masing-masing negara akan melakukan eksploitasi dan eksplorasi sumber daya minyak yang posisinya berada pada zona yang berdekatan (sama).

Perkembangan penting terkait dengan landas kontinen adalah dikeluarkannya Proklamasi (*claim sepihak*) Amerika Serikat pada tanggal 28 September 1945 tentang landas kontinen oleh Truman (Presiden USA). Untuk selanjutnya, klaim tersebut diikuti oleh negara Meksiko dan disusul negara Panama dan Argentina (9 Oktober 1946). Setahun kemudian disusul deklarasi landas kontinen negara Chili (Juni 1947), negara Peru (1 Agustus 1947), negara Costa Rika (27 Juli 1948). Deklarasi tersebut untuk selanjutnya diikuti oleh beberapa negara di luar Benua Amerika seperti Uni Emirat Arab, Pakistan, Inggris, Arab Saudi dan Filipina (Kusumaastmadja, 1986).

Zona landas kontinen suatu negara sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 76 Ayat (1) UNCLOS 1982 meliputi dasar laut dan tanah dibawahnya, posisinya berada di bawah permukaan laut di luar zona laut teritorial sepanjang wilayah tersebut merupakan kelanjutan alamiah dari wilayah daratan hingga pingir luar tepi kontinen, atau apabila di ukur dari garis pangkal jaraknya paling jauh 200 mil laut. Landas kontinen merupakan suatu wilayah dasar laut, yang secara morfologis amupun geologis menjadi kelanjutan dari sebuah kontinen, yang diukur dari garis dasar yang berjarak paling jauh 200 mil laut. Posisi geografis Indonesia apabila ditinjau dari landas kontinen terletak pada landas kontinen Asia dan Australia, yang memiliki kewenangan memanfaatkan SDA dan menyediakan pelayaran lintas damai di dalam garis batas landas kontinen tersebut.

Pasal 1 Konvensi Jenewa IV tahun 1958 merumuskan yang dapat dilakukan klaim sehingga menjadi hak negara pantai atas wilayah landas kontinen sampai kedalaman 200 m, namun demikian dengan adanya kemajuan teknologi klaim dapat dilakukan sampai jarak yang mampu dieksplorasi negara tersebut (tidak ada batas secara limitatif kedalamannya). Negara

pantai mempunyai hak mengeksploitasi SDA tergantung pada kemampuan teknologinya, makin canggih teknologinya maka makin dalam dan luas wilayah landas kontinennya yang dapat dieksploitasi dan dikuasainya (Arsana, 2009). R.R. Churchill R.R. and A. V. Lowe (1988) telah menjelaskan mekanisme pembagian landas kontinen suatu negara, bahwa dasar laut secara fisik yang berbatasan dengan pantai biasanya terdiri dari tiga bagian yang terpisah, adalah sebagai berikut:

- a. Landas kontinen yang merupakan bagian miring di mana sudut kemiringan meningkat tajam secara bertahap dari titik air rendah ke kedalaman rata-rata sekitar 130 meter.
- b. Lereng kontinental yang merupakan bagian berbatasan dengan paparan dan memiliki kemiringan yang lebih curam hingga turun sampai sekitar 1.200 hingga 3.500 meter.
- c. Tepi kontinen yang posisinya terdapat pada dasar laut yang lebih landai, sebagian besar terdiri atas sedimen yang terbawa dari benua, sering disebut dengan istilah kenaikan benua yang selanjutnya turun sampai kedalaman sekitar 3.500 hingga 5.500 meter. Secara bersama-sama ketiga bagian tersebut membentuk tepi kontinen, yang luasnya sekitar seperlima dari dasar laut.

UNCLOS 1982 mengubah konsepsi landas kontinen yang ditetapkan dalam Konvensi Hukum Laut Tahun 1958, yang menjelaskan bahwa dasar dan tanah di bawah dasar laut di luar laut teritorial, yang merupakan kelanjutan wilayah daratan sampai tepi luar batas kontinen masuk dalam zona landas kontinen suatu negara. Terdapat dua skenario dalam menentukan landas kontinen yang di atur dalam UNCLOS 1982, adalah sebagai berikut:

- (a) Berdasarkan Pasal 76 UNCLOS 1982 bahwa lebar landas kontinen dibatasi sejauh 200 mil laut yang diukur dari garis pangkal, yang sering disebut dengan klaim minimum.
- (b) Luas landas kontinen dapat melebihi dari 200 mil laut diukur dari garis pangkal akan tetapi tidak melebihi 350 mil laut, atau tidak lebih dari 100 mil laut dari *isobath* (garis kedalaman) 2.500 meter.



Landas kontinen sering disebut sebagai terusan benua atau terusan kontinen, merupakan suatu wilayah kepanjangan dari kedaulatan suatu negara pantai dan negara kepulauan pada wilayah laut tertentu, konsepsi ini mempunyai akibat hukum yaitu adanya kepemilikan atas dasar laut di wilayah perairan tersebut (Puspita, 2019). Pada beberapa tempat di muka bumi ini, dasar laut dipisahkan oleh lereng kontinen yang menurut istilah ilmu geologi merupakan bagian dari kontinen itu sendiri sehingga seakan-akan bukan merupakan rangkaian dari pantai tersebut, yang mempunyai kedalaman sekitar 50 hingga 550 meter. Lereng kontinen banyak menyimpan SDA yang dapat dimanfaatkan oleh umat manusia, pemanfaatan tersebut dapat menggunakan teknologi yang sederhana ada (karena biasanya tidak terlalu dalam) sampai teknologi modern untuk kesejahteraan rakyatnya. Zona landas kontinen sering menimbulkan permasalahan dalam bidang hukum dikarenakan menyimpan banyak SDA yang sangat bermanfaat bagi kelangsungan hidup umat manusia. Munculnya problematika hukum tersebut disebabkan tidak adanya batas yang jelas (secara limitatif), sehingga hampir setiap negara yang mempunyai landas kontinen melakukan klaim seluas-luasnya terhadap zona tersebut tanpa memperdulikan kepentingan negara lain. Dengan adanya klaim secara membabi buta tersebut mengakibatkan terjadinya tumpang tindih klaim sehingga menimbulkan ketegangan. Hal ini seharusnya tidak perlu terjadi apabila setiap manusia tidak mempunyai sifat tamak dan rakus dengan mengembangkan wilayahnya (melakukan klaim), walaupun dalam kehidupan masyarakat internasional tumpang tindih klaim suatu wilayah merupakan hal biasa dan sering terjadi pada zona laut yang berdampingan.

Pada zona landas kontinen negara pantai sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 77 Ayat (1) UNCLOS 1982 hanya mempunyai hak berdaulat dan tidak mempunyai kedaulatan penuh. Hak yang diberikan adalah mengeksploitasi dan eksplorasi SDA (hanya mempunyai hak tertentu) dikarenakan zona landas kontinen bukan merupakan bagian dari



wilayah negara pantai. Hak yang dimiliki oleh negara pantai tersebut hanya bersifat eksklusif, dalam pengertian bahwa hak tersebut secara khusus diberikan kepada negara pantai untuk mengelola dan memanfaatkan wilayah tersebut, walaupun negara pantai tersebut tidak (atau belum) menggunakan haknya. Siapapun dan negara manapun tidak boleh melakukan eksploitasi dan eksplorasi SDA tanpa mendapatkan ijin terlebih dahulu dari negara pantai yang bersangkutan sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 77 Ayat (2) UNCLOS 1982. Hak-hak lain yang dimiliki negara pantai pada landas kontinen, adalah sebagai berikut:

- a. Negara pantai mempunyai hak berdaulat yang bersifat eksklusif untuk mengeksplorasi dan mengeksploitasi SDA yang ada dalam landas kontinen, sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 77 Ayat (1) dan (2) UNCLOS 1982.
- b. Negara pantai mempunyai hak untuk memasang pipa saluran dan kabel serta membuat peraturan perundang-undangan dan persyaratan yang harus dipenuhi berkaitan dengan pemasangan kabel dan pipa saluran yang memasuki wilayah ataupun laut teritorial dari negara tersebut, sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 79 Ayat (1) dan (4) UNCLOS 1982.
- c. Negara pantai mempunyai hak untuk mengatur, mencegah dan mengawasi dampak yang ditimbulkan atas pemasangan kabel dan pipa saluran tersebut tanpa memandang siapa pemiliknya, apakah pipa saluran dan kabel tersebut memasuki laut teritorial negara pantai atau tidak, atau hanya sekedar melewati batas kontinen. Namun demikian, tidak boleh sampai menghambat dan menghalang-halangi pemasangan dan pemeliharaan kabel dan pipa saluran tersebut, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 79 Ayat (2) UNCLOS 1982.
- d. Negara pantai mempunyai hak untuk membangun pulau buatan, instalasi-instalasi dan struktur-struktur pada atau di atas landas kontinen wilayah negaranya, sebagaimana yang diatur dalam norma Pasal 5 Ayat (2) Konvensi Hukum Laut



1958 tentang Landas Kontinen dan norma Pasal 80 UNCLOS 1982.

- e. Negara pantai mempunyai hak untuk melakukan atau memberikan kewenangan kepada negara lain atau korporasi internasional lainnya untuk melakukan pengeboran pada landas kontinen wilayah negaranya, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 81 UNCLOS 1982, dan melakukan pengeboran dengan membuat terowongan (*tunnell*) dalam melakukan eksplorasi dan eksploitasi tersebut sebagai di atur dalam norma Pasal 85 UNCLOS 1982.
- f. Negara pantai mempunyai hak untuk membuat zona keselamatan (*safety zone*) yang luasnya tidak boleh melebihi radius 500 meter di sekeliling pulau buatan dan struktur yang telah dibangunnya itu sebagaimana diatur dalam norma Pasal 5 Ayat (2) dan (3) Konvensi tentang Landas Kontinen Tahun 1958.

Negara dan pihak lain pada landas kontinen juga mempunyai hak dan kewajiban yang dapat dibedakan atas sumbernya, yaitu bersumber dari UNCLOS 1982 dan bersumber dari hak negara pantai itu sendiri yang merupakan hak bersifat kontraktual. Hak negara lain yang bersumber dari UNCLOS 1982 antara lain hak untuk memasang pipa saluran dan kabel, serta kebebasan untuk mendirikan pulau buatan (*artificial island*) yang berada di landas kontinen laut lepas dan melakukan penelitian ilmiah kelautan, dan lain sebagainya. Hak dan kewajiban yang bersumber dari hukum nasional negara pantai antara lain yang bersumber dari kontraktual seperti membongkar pipa saluran dan kabel yang sudah tidak dipakai, dan lain sebagainya.

Dalam landas kontinen, di samping mempunyai hak berdaulat maka negara pantai berdasarkan Konvensi Landas Kontinen 1958 juga mempunyai beberapa kewajiban, adalah sebagai berikut:

- a. Negara pantai mempunyai kewajiban untuk menghormati negara lain memasang dan melakukan perawatan terhadap



kabel pan pipa saluran yang dimilikinya. Negara pantai dilarang menghalang-halangi, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 4 Konvensi Hukum Internasional tahun 1958 tentang Landas Kontinen.

- b. Negara pantai mempunyai kewajiban untuk menghormati kaidah hukum internasional yang berlaku pada landas kontinen tersebut.
- c. Negara pantai mempunyai kewajiban untuk menghormati terhadap ijin atau persetujuan yang telah diberikannya kepada pihak lain terhadap kegiatan eksploitasi dan eksplorasi yang dilakukannya di wilayah negaranya.
- d. Kewajiban negara pantai untuk membayar sumbangan kepada *International Sea Bed Authority* atas eksploitasi yang dilakukan pada landas kontinen di luar batas 200 mil laut, sebagaimana dijelaskan dalam norma Pasal 82 Konvensi Hukum Laut tentang Landas Kontinen Tahun 1958 (Parthiana, 2015).

Bangsa Indonesia mempunyai beberapa landas kontinen yang berbatasan dengan negara lain sehingga perlu dilakukan kerja sama dengan prinsip saling pengertian untuk menyelesaikan batas wilayahnya. Pada zona tersebut ada yang sudah mendapatkan persetujuan bersama, namun demikian juga masih banyak yang belum dilakukan perundingan. Landas kontinen Indonesia yang berbatasan dengan negara lain dan sudah mendapatkan kesepakatan bersama, adalah sebagai berikut:

- a. Kesepakatan bersama tentang batas wilayah antara pemerintah Indonesia dengan India di zona Laut Andaman, hasilnya bahwa sebanyak 10 titik BLK berikut daftar koordinatnya telah disepakati pada tahun 1974 dan tahun 1977.
- b. Pada tahun 1977 telah dilakukan kesepakatan antara negara Indonesia dengan Thailan di Laut Andaman terhadap beberapa titik-titik BLK berikut daftar koordinatnya.
- c. Pada tahun 1978 telah terjadi kesepakatan bersama antara pemerintah Indonesia, Thailand dan India di Laut Andaman



tentang titik pertemuan dan garis batas (*three junction point*) antara ketiga negara tersebut, berikut dengan daftar koordinatnya.

- d. Kesepakatan bersama antara pemerintah Indonesia dan Thailand tentang garis BLK di Selat Singapura bagian Utara, dan juga telah disepakati secara trilateral antara Indonesia, Thailand dan Malaysia tentang garis-garis BLK tiga negara di bagian Utara Selat Malaka.
- e. Kesepakatan bersama antara pemerintah Indonesia dengan Malaysia di Selat Malaka bagian Selatan, bahwa sebanyak 10 titik BLK berikut daftar koordinatnya telah disepakati.
- f. Kesepakatan antara pemerintah Indonesia dengan Malaysia dan Singapura di Selat Singapura yang berhadapan dengan Singapura dan juga Malaysia, bahwa tidak ada BLK dengan pertimbangan karena lebar lautnya hanya sekitar 15 Mil Laut.
- g. Kesepakatan sebanyak 15 BLK berikut daftar koordinatnya antara pemerintah Indonesia dengan Malaysia di Laut Natuna sebelah Barat dan sebelah Timur.
- h. Pada tahun 2003 kesepakatan antara pemerintah Indonesia dengan Vietnam mengenai BLK, dimana kedua negara telah berhasil memperkecil perbedaan wilayah yang disengketakan.
- i. Pada tahun 1994 antara pemerintah Indonesia dengan Filipina bahwa BLK di Laut Sulawesi masuk dalam agenda perundingan biletaral, akan tetapi masih belum ada kesepakatan tentang delimitasi batas wilayah laut baik BLK maupun ZEE.
- j. Belum ada kesepakatan (bahkan belum ada perundingan) antara pemerintah Indonesia dengan Negara Kepulauan Palau di Samudera Pasifik.
- k. Kesepakatan antara pemerintah Indonesia dengan Australia di Laut Arafuru dan Laut Timor yang berbatasan dengan Australia, bahwa dikarenakan jaraknya kurang dari 40 Mil Laut dan telah disepakati bersama titik BLK kedua negara (Suharyo, 2019).



7. Laut Bebas/Laut Lepas (*High Seas*).

Pengertian laut bebas (laut lepas) pada mulanya dapat diartikan sebagai bagian dari zona laut yang bukan merupakan perairan pedalaman dan laut teritorial suatu negara pantai. PBB pada tahun 1930 telah memprakarsai pertemuan internasional yang menghasilkan Konvensi Den Haag 1930, yang dalam konvensi tersebut menghasilkan kesepakatan tentang zona laut teritorial merupakan bagian dari negara pantai, sedangkan perairan di luarnya merupakan laut bebas atau laut lepas. Namun demikian, dalam konvensi tersebut gagal dalam menentukan lebar laut teritorialnya sehingga tidak dapat diberlakukan. Masyarakat internasional secara terus menerus mengupayakan penyelesaian kegagalan tersebut sehingga pada tahun 1958 dilaksanakanlah Konvensi Jenewa tentang Laut.

Pasal 2 dari Konvensi Hukum Laut Tahun 1958 tentang Laut Lepas, menjelaskan pengertian laut lepas adalah suatu zona laut yang mempunyai sifat terbuka untuk digunakan dan dimanfaatkan oleh semua bangsa. Pengertian laut lepas ini juga dijelaskan dalam Undang-Undang Kelautan. Laut lepas atau laut bebas sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 10 Ayat (1) Undang-Undang Kelautan adalah zona laut yang bukan merupakan perairan pedalaman, laut teritorial maupun ZEEI. Keberadaan laut lepas itu dimaksudkan guna kepentingan perdamaian dan kesejahteraan masyarakat internasional, sehingga tidak satu negarapun di dunia ini yang dapat melakukan klaim kepemilikan (kedaulatan) atas laut lepas tersebut (Kusumaatmadja, 1983).

Kebebasan yang dapat dimanfaatkan oleh negara-negara pada zona laut lepas meliputi kebebasan penerbangan dan pelayaran, pemasangan pipa saluran dan kabel bawah laut, serta beberapa kebebasan lainnya. Kebebasan melakukan pelayaran diatur dalam norma Pasal 90 UNCLOS 1982, dijelaskan bahwa setiap negara mempunyai hak melakukan pelayaran terhadap kapal sesuai bendera negaranya di zona laut lepas. Kapal yang berlayar di zona laut lepas harus mengibarkan bendera negara



sebagai tanda yurisdiksi negaranya. Ketentuan ini telah di atur dalam norma pasal 91 UNCLOS 1982, bahwa sebagai persyaratan untuk melakukan pelayaran di laut lepas harus menunjukkan bendera sebagai kebangsaan kapal dan registrasi (pendaftaran) terhadap kapalnya. Dalam bidang penerbangan, bahwa kebebasan penerbangan di laut lepas telah di atur dalam norma pasal 87 ayat (1) dan (2) UNCLOS 1982, dijelaskan bahwa negara di dunia ini diberikan kebebasan untuk menerbangkan pesawat udaranya di laut lepas, namun demikian dalam melakukan penerbangan tersebut juga harus memperhatikan pengguna penerbangan lainnya (negara lain) sehingga diperlukan pengaturan agar tidak terjadi tabrakan. Kebebasan juga diberikan kepada seluruh negara untuk memasang pipa saluran dan kabel bawah laut di atas dasar laut lepas di luat landas kontinen sebagaimana di atur dalam norma Pasal 112 ayat (1) UNCLOS 1982.

Negara di dunia ini mempunyai kebebasan untuk membuat pulau buatan di zona laut lepas, namun demikian dalam pembuatannya harus tunduk pada ketentuan norma Bagian VI UNCLOS 1982. Hukum internasional menjelaskan bahwa instalasi dan pulau yang dibangun di zona laut lepas tersebut tidak mempunyai kekuatan hukum sebagai suatu wilayah pulau, sehingga tidak mempunyai teritorial laut sebagaimana pulau yang proses keberadaannya secara alamiah serta tidak mempengaruhi batas teritorial negaranya. Berkaitan dengan penangkapan ikan di laut lepas, bahwa setiap negara dapat memanfaatkan kebebasan menangkap ikan di zona laut lepas, namun demikian juga harus memperhatikan terhadap kelestarian lingkungan hidup dengan cara memelihara dan merawatnya. Kebebasan di laut lepas sebagaimana yang dijelaskan dalam UNCLOS 1982 tersebut mempunyai sifat yang tidak mutlak, terdapat ketentuan yang membatasi yaitu berkaitan dengan HAM, diantaranya pembatasan terhadap kegiatan yang berkaitan dengan perbudakan (*slavery*), penyiaran gelap, kegiatan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran lingkungan hidup, kegiatan pembajakan (*piracy*),



kegiatan yang berkaitan dengan transaksi atau perdagangan narkotika atau psikotropika, serta pengejaran seketika (*hot pursuit*).

8. Zona Dasar laut Internasional (*International Sea Bed Area*).

UNCLOS 1982 telah menentukan zona wilayah yang tunduk pada kedaulatan suatu negara, wilayah yurisdiksi negara dan wilayah laut internasional yang mempunyai kedudukan bebas (tidak dapat di klaim oleh suatu negara manapun). Pasal 10 ayat (2) Undang-Undang Kelautan telah mengatur tentang kawasan dasar laut internasional, yang menyatakan bahwa dasar laut beserta tanah dibawahnya yang letaknya berada di luar batas yurisdiksi nasional suatu negara dapat diklasifikasikan sebagai kawasan dasar laut internasional. Wilayah laut internasional beserta dasar laut yang berada di bawahnya perlu dilakukan pengelolaan dengan prinsip kehati-hatian yang melibatkan seluruh negara dalam konvensi internasional agar tidak menimbulkan sengketa. Potensi terjadinya sengketa ini sangat dimungkinkan karena dalam zona tersebut mengandung SDA yang bermanfaat dan mempunyai nilai ekonomi tinggi. Dalam melakukan pengelolaan zona tersebut diperlukan adanya kerja sama internasional melalui badan khusus (*International Seabed Authority/ISA*) yang kedudukannya langsung berada di bawah pembinaan PBB (Hariyadi, 2013).

Kewenangan pemerintah Indonesia dalam mengelola kawasan dasar laut telah dirumuskan dalam norma Pasal 12 ayat (1) Undang-Undang Kelautan, yaitu bahwa pemerintah Indonesia mempunyai kewenangan melakukan perjanjian internasional dan kerjasama dengan lembaga internasional yang berhubungan dengan pengelolaan zona dasar laut. Dalam membuat perjanjian sebagaimana rumusan norma Pasal 12 ayat (2) Undang-Undang Kelautan, dijelaskan bahwa pemerintah Indonesia dalam membuat perjanjian internasional harus mengacu pada peraturan perundang-undangan Indonesia dan hukum laut internasional (UNCLOS 1982).



Pemerintah Indonesia pada *sea bed area* mempunyai kewenangan mengeksplorasi dan eksploitasi SDA yang ada, namun demikian harus memperhatikan prinsip berkeadilan dengan memperhatikan kepentingan negara lain di bawah pengendalian ISA. Pemerintah Indonesia apabila akan mengelola wilayah internasional *sea bed area* diwajibkan menyusun instrumen hukum yang dapat dijadikan landasan dan pegangan dalam melakukan kerja sama dengan pihak lain, sehingga dengan adanya instrumen yuridis tersebut status hukumnya menjadi jelas dan pasti. Pasal 137 UNCLOS 1982 telah mengatur status hukum *international sea bed area* adalah sebagai berikut:

- (1) Tidak diijinkan suatu negara, korporasi internasional maupun setiap individu untuk melakukan klaim kepemilikan atas wilayah dan SDAnya pada *international sea bed area*, dan apabila ada yang melakukan maka klaim tersebut harus ditolak dan tidak diakui.
- (2) Semua SDA yang ada dalam *international sea bed area* merupakan milik bersama seluruh umat manusia, yang dikelola dalam wadah ISA. Seluruh pengelolaan dalam zona ini harus mengacu pada UNCLOS 1982 dan prosedur yang dikeluarkan ISA.
- (3). Tidak diijinkan suatu negara, badan hukum atau setiap individu melakukan klaim yang berhubungan dengan mineral yang dihasilkan dari *international sea bed area* kecuali sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982, dan apabila ada yang melakukan tuntutan terhadap permasalahan tersebut harus ditolak (tidak diakui).

Status hukum dalam pengelolaan *internasional sea bed area* dirumuskan dalam pasal 140 UNCLOS 1982, yang menjelaskan bahwa ISA dalam melakukan pembagian keuntungan dari pengelolaan harus memperhatikan prinsip keadilan dengan mekanisme yang tepat dan nondiskriminasi. Pengelolaan dilakukan dengan tujuan untuk perdamaian umat manusia dan semua negara. *Internasional sea bed area* itu mengandung banyak mineral yang berasal dari endapan places,



erosi mekanis, dan lain sebagainya sehingga mempunyai nilai ekonomis yang sangat tinggi, seperti unsur bukan logam (kerikil, pasir silika, kapur, berlian), unsur logam (timah, emas, biji besi, thorium, dan lain sebagainya). ISA sampai sekarang telah melakukan penelitian terhadap 3 (tiga) jenis SDA mineral, adalah sebagai berikut:

- a. *Polymetallic nodules*, adalah mineral yang berada di dasar laut yang banyak mengandung tembaga, kobal, mangaan, dan nikel. Posisinya banyak ditemukan dalam cekungan laut (*Zona Clarion-Clipperton*), dataran Abyssal di Samodra Pasifik Timur, pada posisi kedalaman kurang lebih 4000-6000 m.
- b. *Polymetallic sulfides*, adalah sejenis mineral yang berasal dari aktivitas gunung berapi (vulkanik), penyebarannya berada pada kedalaman 1000-4000 m di dasar laut, dengan posisi yang terletak pada lempeng tektonik. Proses terjadinya melalui ventilasi hidrotermal yang mengeluarkan larutan dengan panas yang sangat tinggi, pada saat larutan dingin terjadilah endapan dengan membentuk menara di dasar laut yang mengandung konsentrasi mineral dengan deposit yang tinggi.
- c. *Cobalt crusts*, adalah sejenis mineral yang ditemukan pada sisi sebelah atas dan puncak gunung yang berada di bawah laut, biasanya posisinya pada kedalaman kurang lebih 800-2500 m, banyak ditemukan di Samosra Pasifik bagian Barat. Ketebalannya dapat mencapai 25 cm, namun yang lebih khas biasanya pada kedalaman 10-15 cm (Putuhena, 2019).

C. Kedaulatan Negara Kepulauan Atas Wilayah Perairan

Kedaulatan suatu negara atas wilayah laut merupakan salah satu norma penting dalam UNCLOS 1982. Dalam konsepsi kedaulatan negara terdapat dua doktrin, yaitu doktrin negara berwawasan benua dikarenakan tidak memiliki laut dan doktrin berwawasan bahari yang sering disebut dengan negara kepulauan. Negara yang terdiri atas satu atau lebih kepulauan yang dikelilingi laut dapat diklasifikasikan sebagai negara kepulauan. Hasyim Djalal membedakan lautan menjadi 3 (tiga)



jenis, adalah sebagai berikut:

1. Laut berada dalam kedaulatan penuh bangsa Indonesia sehingga merupakan bagian dari NKRI, yang meliputi laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
2. Laut yang bukan merupakan kedaulatan penuh bangsa Indonesia, namun hanya memiliki hak berdaulat atas SDA dan kewenangan mengatur hal tertentu, yang meliputi Landas Kontinen, ZEEI, dan Zona Tambahan.
3. Laut yang bangsa Indonesia mempunyai kepentingan, namun tidak mempunyai kedaulatan dan hak berdaulat, yang terdiri atas kawasan laut internasional (laut lepas) (Hasjim Djalal, 2010).

UNCLOS 1982 mengatur status hukum terhadap laut menjadi zona yang berbeda-beda, secara garis besar dibagi atas zona maritim yang berada dibawah dan di luar yuridiksi nasional. Zona maritim dalam yurisdiksi nasional dibagi atas zona dimana negara dapat melaksanakan wewenang serta hak-hak khusus yang diatur dalam konvensi, serta zona di bawah kedaulatan penuh suatu negara pantai (Etty R. Agoes, 1996). Zona dalam kedaulatan penuh bangsa Indonesia meliputi laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman, zona yang dibawah wewenang dan hak-hak khusus adalah Landas Kontinen, ZEEI dan Zona Tambahan. Perairan yang berada di luar yurisdiksi nasional adalah Laut Lepas dan *internasional sea bed area*. Pengaturan zona maritim ini bertujuan untuk menetapkan kewenangan dari negara pantai membuat peraturan (hukum) dan memaksakan agar negara lain dan warga negaranya mentaati peraturan tersebut. Di samping itu, juga bertujuan untuk memberikan hak dan kewajiban kepada negara lain dan warga negaranya di bagian tertentu di laut. Wilayah perairan Indonesia dapat diklasifikasikan dalam wilayah perairan yang merupakan kedaulatan negara dan negara Indonesia memiliki hak berdaulat.



1. Wilayah Perairan Kedaulatan Negara Indonesia.

Indonesia merupakan salah satu negara kepulauan terbesar di dunia, yaitu suatu negara yang seluruhnya terdiri atas kepulauan yang terbentang dari Sabang sampai Merauke. Kepulauan itu merupakan suatu gugusan pulau yang meliputi daratan (pulau) dan wujud alamiah lain (atol, karang) serta perairan yang berada di sekitar dan diantara pulau tersebut yang merupakan satu kesatuan mempunyai hubungan erat, atau yang secara historis dianggap demikian. Satu kesatuan dalam negara kepulauan itu meliputi kesatuan ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya, hankam, dan geografis. NKRI sebagai negara kepulauan karena dua pertiga wilayahnya berupa lautan, yaitu terdiri atas 17.504 pulau dan pantai terpanjang ke dua di dunia (setelah Kanada). Secara geografis, Indonesia terletak pada posisi silang (Benua Australia dan Asia) serta Laut Pasifik yang merupakan wilayah strategis/dinamis dalam percaturan masyarakat internasional dan Samodra Hindia.

Pasal 4 Undang-Undang Perairan Indonesia menjelaskan bahwa kedaulatan penuh Indonesia meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial, serta ruang udara di atasnya, dan dasar laut beserta tanah dibawahnya termasuk SDA yang terkandung didalamnya. Kata kedaulatan merupakan kata pungutan dari bahasa Inggris *sovereignty* berarti teratas (latin *superanus*). Konsep kedaulatan mempunyai dua aspek, yaitu aspek intern berarti hak dari setiap negara untuk menentukan nasib sendiri dan berhubungan secara bebas dengan negara lain, sedangkan aspek ekstern itu merupakan kemampuan negara melakukan hubungan secara internasional. Kedaulatan merupakan sifat hakiki dari suatu negara berupa kekuasaan tertinggi untuk secara bebas melakukan kegiatan sesuai dengan kepentingannya, namun demikian kebebasan tersebut tidak secara mutlak karena dibatasi oleh norma hukum internasional.

Suatu negara harus memiliki dua ciri penting yang berkaitan dengan kedaulatan, yaitu sebagai prasyarat suatu negara dan menunjukkan kemerdekaan yang sekaligus merupakan



fungsi utama dari negara tersebut (Adolf, 2002). Suatu negara dalam rangka melaksanakan kedaulatan memerlukan yurisdiksi, yaitu kewenangan yang dimiliki oleh negara untuk membuat peraturan perundang-undangan guna mengatur setiap individu beserta dengan harta benda yang dimilikinya, serta kewenangan untuk melaksanakan agar setiap individu dan subjek hukum lainnya mentaati peraturan (hukum) tersebut.

Kedaulatan suatu negara bersifat tidak absolut, terdapat pembatasan yang harus dihormati yaitu adanya kedaulatan yang juga dimiliki oleh negara lain, hal ini sering disebut dengan kedaulatan negara bersifat relatif. Peraturan perundang-undangan dibuat berfungsi untuk melindungi kedaulatan suatu negara, sehingga mampu memproteksi intervensi dan gangguan dari pihak luar (asing). Dalam melaksanakan hak yang bersifat relatif tersebut, setiap negara dalam membuat undang-undang harus mengacu dan tidak boleh bertentangan dengan hukum internasional, yang merupakan standar masyarakat dalam melakukan pergaulan dan kerja sama secara internasional.

2. Wilayah Perairan Dimana Negara Indonesia Memiliki Hak Berdaulat.

Negara dapat diklasifikasikan mempunyai hak yang berdaulat apabila negara tersebut mempunyai kekuasaan tertinggi dalam suatu pemerintahan terhadap suatu wilayah yang menjadi bagian dari negaranya. Kamus Besar Bahasa Indonesia menjelaskan bahwa hak yang mempunyai kekuasaan tertinggi atas suatu pemerintahan negara disebut dengan hak berdaulat. Hak kekuasaan tertinggi yang dipunyai oleh suatu negara atas keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan SDA, dari perairan di atas dasar laut dan tanah dibawahnya dapat disebut dengan hak berdaulat sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 56 Ayat (1) huruf (a) UNCLOS 1982. Hak berdaulat berbeda dengan kedaulatan penuh, perbedaannya tersebut terletak pada posisinya. Kedaulatan posisinya berada pada wilayah laut teritorial sedangkan hak berdaulat posisinya di luar laut teritorial namun



bukan pada zona laut bebas.

Istilah yang digunakan untuk menyebutkan zona berlakunya hak berdaulat bukan menggunakan istilah teritori atau wilayah sebagaimana yang digunakan untuk menyebutkan kedaulatan, namun menggunakan istilah yurisdiksi. Suatu negara yang mempunyai hak berdaulat dapat diartikan negara tersebut tidak mempunyai kedaulatan penuh (hanya bersifat eksklusif), yaitu hanya berhak mengelola SDA nya dan bukan memiliki wilayah tersebut. Negara lain dalam zona eksklusif tidak boleh memanfaatkan tanpa seijin atau mendapat persetujuan dari negara pantai yang mempunyai hak berdaulat secara eksklusif tersebut. Hak berdaulat bangsa Indonesia terletak pada ZEEI, landas Kontinen dan Zona Tambahan. Hak berdaulat bangsa Indonesia pada zona Tambahan belum diatur dalam bentuk peraturan perundang-undangan sehingga sangat berpotensi menimbulkan permasalahan hukum, sedangkan dalam ZEEI sudah diatur dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang ZEEI, dan dalam Landas kontinen diatur oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 Tentang Landas Kontinen.

Hak berdaulat di Zona Tambahan sebagaimana di atur dalam norma Pasal 33 Ayat (1) UNCLOS 1982 adalah bahwa negara pantai berhak untuk menegakan hukum yang berkaitan dengan masalah bea cukai, fiskal, sanitari dan imigrasi, sedangkan negara pengguna mempunyai kewajiban untuk mematuhi hukum negara pantai dan berhak untuk melakukan lintas bebas (*freedom of navigation*). Namun demikian, hak negara pantai pada Zona Tambahan tidak secara otomatis diberikan kepada suatu negara pantai, akan tetapi harus mengajukan klaim terlebih dahulu terhadap Zona Tambahan tersebut. Zona Tambahan dapat di klaim oleh negara pantai sebagaimana di atur dalam norma Pasal 33 Ayat (2) UNCLOS 1982 dengan luasnya selebar 24 mil laut dari garis pangkal.

Pada ZEEI bangsa Indonesia mempunyai hak berdaulat selebar 200 mil laut di ukur dari garis pangkal laut teritorial (Parthiana, 2014). Hak berdaulat negara di ZEE diatur dalam norma Pasal 56 UNCLOS 1982, yaitu hak untuk melakukan



kegiatan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan SDA, dari perairan di atas dasar laut dan dari dasar laut dan tanah dibawahnya. Di samping itu, juga berkaitan dengan pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi dan bangunan, riset ilmiah kelautan dan perlindungan dan pelestarian lingkungan laut, serta hak dan kewajiban lain sebagaimana ditentukan dalam Konvensi ini.

Pada zona landas kontinen, Indonesia memiliki hak berdaulat pada eksplorasi dan eksploitasi SDA, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 77 UNCLOS 1982. Negara pantai pada Landas Kontinen mempunyai hak berdaulat untuk tujuan eksplorasi dan eksploitasi SDA nya, hak tersebut bersifat eksklusif dalam pengertian bahwa negara tersebut dapat mengeksplorasi SDA nya, dan negara lain tidak diperbolehkan melakukan kegiatan pada zona tersebut dapat mendapatkan ijin dari negara pantai yang mempunyai hak eksklusif tersebut. Hak negara pantai tidak tergantung pada pendudukan maupun proklamasi secara jelas apaun.

D. Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing di Wilayah Laut Teritorial Suatu Negara Pantai

Pembahasan tentang lintas damai tidak dapat dipisahkan dengan konsepsi tentang lintas laut itu sendiri. Pengertian lintas laut sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 18 Angka 1 UNCLOS 1982 adalah pelayaran melalui laut teritorial suatu negara tanpa memasuki perairan pedalaman atau berlabuh di tengah laut atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman, atau berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singah di tempat berlabuh di tengah laut atau pelabuhan. Pasal 17 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa semua kapal, baik kapal berbendera asing maupun kapan dari negeri, mempunyai hak untuk melakukan lintas damai melewati laut teritorial suatu negara. Kapal dalam melakukan lintas harus secara terus menerus, langsung dan dengan waktu secepat mungkin walaupun dalam undang-undang tidak ada batasan waktu yang pasti. Dalam melakukan perlintasan, kapal masih memung-



kinkan melakukan kegiatan berhenti dan buang jangkar sepanjang berkaitan dengan navigasi yang lazim dilakukan dalam pelayaran, atau karena adanya situasi *force majeure*, mengalami kesulitan dan memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang mengalami kerusakan atau dalam keadaan bahaya.

UNCLOS 1982 telah mengaur hak lintas damai yang dilakukan oleh kapal berbendera asing apabila sedang berada dalam perairan yurisdiksi suatu negara. Setidak-tidaknya terdapat 3 (tiga) jenis hak lintas damai apabila memasuki suatu wilayah yurisdiksi nasional suatu negara, yaitu lintas damai, lintas transit dan lintas alur.

1. Hak Lintas Damai (*The Right of Innocent Passage*).

Suatu kapal yang melakukan pelayaran sepanjang tidak merugikan terhadap pertahanan dan keamanan suatu negara pantai, serta kedamaian dan perdamaian dunia dapat diklasifikasikan telah melakukan lintas damai sebagaimana yang diatur dalam norma Pasal 19 UNCLOS 1982. Dalam menentukan damai atau tidaknya suatu perlintasan tergantung dari sifat perlintasan itu sendiri, sebagai parameternya apabila dalam perlintasan tersebut menyebabkan terganggunya perdamaian dunia maka perlintasan tersebut dapat diklasifikasikan sebagai lintas tidak damai, sedangkan apabila tidak mengganggu pertahanan dan keamanan negara pantai serta perdamaian dunia maka perlintasan tersebut dapat dikategorikan telah melakukan lintas damai. Pemerintah Indonesia yang berkaitan dengan hak lintas damai telah mengatur dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 Tentang Perairan Indonesia, dan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

Kapal berbendera asing sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 11 Undang-Undang Perairan Indonesia dapat diklasifikasikan telah melakukan lintas damai apabila memenuhi dua komponen, pertama bahwa kapal melintasi laut teritorial



atau perairan kepulauan dengan tidak melintasi perairan pedalaman atau menghubungkan pelabuhan (fasilitas pelabuhan) di lur perairan pedalaman. Komponen kedua adalah kapal sedang melakukan pelayaran melanjutkan ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan atau fasilitas pelabuhan. Kapal berbendera asing tersebut selama melaksanakan pelayaran harus secara terus menerus (secara langsung) dalam tempo secepat mungkin (sesingkat-singkatnya), namun demikian undang-undang masih mengizinkan untuk berhenti dan melepas jangkar sepanjang terdapat alasan yang dibenarkan oleh hukum internasional yang lazim dalam dunia pelayaran (terjadi kerusakan atau sedang menolong kecelakaan di laut). Dalam UNCLOS 1982 dijelaskan bahwa negara pantai diberikan kewenangan untuk menangguk atau melarang sementara waktu pelayaran lintas damai pada bagian tertentu dari zona laut tersebut, dengan dalih untuk kepentingan pertahanan dan keamanan dalam latihan militer yang menggunakan senjata strategis.

Kegiatan apa saja yang dilakukan oleh kapal berbendera asing yang dapat dianggap telah melakukan kegiatan lintas tidak damai (permusuhan), sebagaimana yang dirumuskan dalam Pasal 19 Angka 2 UNCLOS 1982 adalah sebagai berikut:

- a. Kapal berbendera asing yang sedang melakukan pelayaran atau menggunakan sarana lain yang melanggar asas hukum internasional dengan melakukan ancaman kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah dan kemerdekaan negara pantai dapat diklasifikasikan sebagai pelayaran tidak lintas damai.
- b. Kapal berbendera asing yang pada saat melakukan pelayaran mengadakan latihan atau praktik peperangan dengan menggunakan jenis senjata apapun dapat diklasifikasikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
- c. Kapal berbendera asing yang melakukan kegiatan pengumpulan data (informasi) dan kegiatan mata-mata yang dapat merugikan pertahanan dan keamanan negara



- pantai dapat dikategorikan sebagai pelayaran tidak lintas damai.
- d. Kapal berbendera asing melakukan kegiatan propaganda baik secara langsung maupun tidak langsung yang bertujuan mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara pantai, dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
 - e. Kapal berbendera asing melakukan peluncuran, pendaratan atau menerima pesawat udara ke atas kapal tanpa seijin negara pantai dapat dikategorikan pelayaran tidak dalam keadaan lintas damai.
 - f. Kapal berbendera asing melakukan peluncuran, pendaratan atau menaikan peralatan dan perlengkapan militer/perang dari atau ke atas kapal dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
 - g. Kapal berbendera asing melakukan kegiatan bongkar muat setiap komoditi, mata uang atau orang dengan cara yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan dalam bidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
 - h. Kapal berbendera asing dengan sengaja melakukan pencemaran lingkungan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam suatu negara pantai dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
 - i. Kapal berbendera asing melakukan kegiatan perikanan secara ilegal dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
 - j. Kapal berbendera asing melakukan kegiatan survey dan penelitian ilmiah kelautan yang tidak mendapatkan ijin (persetujuan) atau secara illegal dari negara pantai dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.
 - k. Kapal berbendera asing melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengganggu sistem informasi dan komunikasi, setiap fasilitas atau instalasi komunikasi lainnya



dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai.

- i. Kapal berbendera asing melakukan kegiatan lainnya yang tidak ada kaitannya dengan lintas laut dengan tidak mendapatkan ijin negara pantai dapat dikategorikan telah melakukan pelayaran tidak lintas damai (Sodik, 2016).

Selain dengan apa yang telah dijelaskan di atas, yang masuk dalam kategori lintas damai adalah perlakuan terhadap kapal selam asing. Suatu kapal selam yang berbendera asing apabila melakukan pelayaran lintas damai wajib berada di permukaan air dengan menunjukkan bendera kebangsaan negaranya. Apabila kapal selam tersebut tidak memenuhi hal tersebut menjadikan perlintasan kapal selam tersebut dalam kondisi pelayaran yang tidak damai sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 20 UNCLOS 1982. Negara pantai dapat melakukan pengaturan dan pengawasan lalu lintas damai dalam zona laut teritorialnya sebagaimana yang dijelaskan dalam Bagian 3 (Pasal 17-26) UNCLOS 1982. Hak Lintas damai diatur dalam tiga kategori yaitu (a) peraturan yang diberlakukan kepada semua kapal, (b) peraturan untuk kapal pemerintah dan kapal dagang sipil yang dioperasikan untuk tujuan komersial, dan (c) peraturan untuk kapal perang dan kapal pemerintah lain yang operasionalnya tidak bersifat komersial (non-komersial).

Negara pantai sebagaimana yang diamanatkan dalam norma Pasal 21 UNCLOS 1982 dapat membuat hukum dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hak lintas damai, adalah sebagai berikut:

- a. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pengaturan lalu lintas pelayaran dan keselamatan navigasi dari negara pantai.
- b. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan perlindungan terhadap fasilitas navigasi, alat bantu navigasi dan fasilitas (instalasi) lainnya dari negara pantai.

- c. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan perlindungan terhadap pipa saluran dan kabel bawah laut negara pantai.
- d. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan perlindungan atau konservasi sumber daya hayati laut negara pantai.
- e. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan negara pantai.
- f. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan perlindungan, pencegahan dan pelestarian lingkungan laut negara pantai, serta penguangan dan pengendalian pencemarannya.
- g. Hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pencegahan dalam bidang bea cukai, fiskal, imigrasi dan saniter negara pantai.

Hukum yang dibuat oleh negara pantai sebagaimana telah dijelaskan tidak berlaku untuk desain, konstruksi, pengawakan kapal sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 21 Angka 2 UNCLOS 1982 kecuali apabila telah ditetapkan berlakunya oleh hukum (standar) internasional yang sudah diterima secara umum (Agyberg, 2005). Negara pantai pada saat memberlakukan ketentuan tersebut harus mengumumkan sebagaimana mestinya dalam dunia internasional. Di samping itu, kapal asing selain larangan yang telah dijelaskan juga mempunyai kewajiban menggunakan alur laut dan skema pemisah guna mengatur lalu lintas kapal tersebut. Kapal berbendera asing yang masuk kategori khusus (kapal nuklir, mengangkut bahan nuklir, bahan beracun, dan bahan berbahaya lain) dalam melaksanakan lintas damai melewati alur laut sifatnya terbatas, serta harus didukung dengan dokumen dan mematuhi pencegahan sesuai kaidah internasional sebagaimana dijelaskan dalam norma Pasal 23 UNCLOS 1982. Negara pantai dalam membuat peraturan lalu lintas laut harus memperhatikan persyaratan hukum internasional sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 24 UNCLOS 1982, adalah sebagai



berikut:

- a. Negara pantai tidak boleh membuat hukum yang dapat menghalang-halangi hak lintas damai dengan menetapkan persyaratan yang mengakibatkan pengurangan hak lintas damai terhadap kapal berbendera asing serta tidak boleh bersifat diskriminatif kepada negara manapun.
- b. Negara pantai harus memberikan pengumuman kepada dunia internasional tentang bahaya navigasi dan bahaya apapun dalam laut teritorialnya.

Dalam melakukan pengaturan terhadap kapal berbendera asing yang melakukan hak lintas damai, maka negara pantai juga diberikan hak perlindungan sebagaimana yang dirumuskan dalam Pasal 25 UNCLOS 1982, bahwa negara pantai mempunyai hak untuk mengatur lalu lintas damai kapal berbendera asing yang melakukan pelayaran melewati laut wilayah teritorialnya untuk mencegah lintas yang merugikan kepentingan negaranya (lintas tidak damai). Kapal berbendera asing yang melakukan lintas damai sebagaimana yang dirumuskan Pasal 26 UNCLOS 1982 dapat dibebaskan pungutan apabila mendapatkan pelayanan khusus serta tidak bersifat diskriminatif, sedangkan terhadap kapal berbendera asing yang hanya melintasi laut teritorial tidak diperbolehkan dikenakan pungutan apapun.

2. Hak Lintas Transit (*The Right of Transit Passage*)

Bangsa Indonesia belum mempunyai undang-undang khusus tentang hak lintas transit bagi kapal berbendera asing yang melakukan pelayaran internasional. Undang-Undang Perairan Indonesia memang telah membahas hak lintas transit namun hanya bersifat umum dan tidak detail. Istilah lintas transit itu posisinya berada di antara lintas damai dan kebebasan berlayar (*freedom of navigation*). Hak ini muncul merupakan konsekuensi adanya perluasan zona laut teritorial, yang dahulunya hanya seluas 3 mil laut berubah menjadi 12 mil laut sehingga mengakibatkan selat strategis yang dahulu merupakan zona laut bebas berubah menjadi zona laut teritorial



suatu negara.

Konsep lintas transit muncul pertama kali tahun 1974, sebagai langkah kompromi antara kebebasan pelayaran yang diajukan negara USA dan Uni Soviet dengan rezim lintas damai yang diperjuangkan oleh negara pantai yang mayoritasnya merupakan negara sedang berkembang. Selat yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional menjadikan hak lintas transit, sehingga menjadikan hak lintas transit itu merupakan hak semua negara untuk melakukan pelayaran dan penerbangan internasional. Dalam melakukan lintas transit, tidak ada batasan jenis kapal dan pesawat terbang serta bendera kebangsaan kapal dan pesawat terbang tersebut.

Dalam lintas transit terdapat tiga elemen dasar sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 38 UNCLOS 1982, yaitu: (a) bahwa lintas transit itu merupakan penggunaan kebebasan dalam melakukan pelayaran dan penerbangan internasional; (b) pelintasan dalam melakukan pelayaran dan penerbangan hanya untuk tujuan transit sehingga tidak diperbolehkan untuk berhenti, harus dilakukan secara langsung dan cepat (kecuali dalam keadaan tertentu); (c) pelaksanaannya harus sesuai dengan aturan UNCLOS 1982. Norma ketentuan UNCLOS 1982 ini oleh bangsa Indonesia dirumuskan dalam norma Pasal 20 Undang-Undang Perairan Indonesia, yang menyatakan bahwa semua kapal dan pesawat udara asing bebas berlayar atau terbang hanya semata-mata untuk tujuan transit tanpa pemberhentian, langsung dan secepat mungkin melalui laut teritorial Indonesia, di selat antara satu bagian dari laut lepas atau ZEEI dengan bagian lain dari laut lepas atau ZEEI.

3. Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*The Right of Archipelagic Sea Lane Passage*)

Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) sangat bermanfaat bagi pelayaran, baik nasional maupun internasional. ALKI bagi bangsa Indonesia mempunyai kedudukan yang sangat strategis, sehingga perlu diatur dengan peraturan perundang-undangan. ALKI apabila tidak diatur dapat mengganggu



eksistensi suatu negara karena mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara. Bangsa Indonesia telah mengundang ALKI dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan (LNRI Tahun 2002 Nomor 71, TLNRI Nomor 4210). Ketentuan ini merupakan tindak lanjut amanah dari UNCLOS 1982 dan Undang-Undang Perairan Indonesia, yang memberikan amanah negara pantai untuk mengatur lintas alur laut kepulauan. Pelaksanaan hak lintas laut kepulauan ini menimbulkan banyak resiko terhadap pertahanan dan keamanan bagi negara pantai karena merupakan lintas yang mengandung kebebasan berlayar. Untuk mengurangi resiko tersebut, perlu ditetapkan suatu alur laut kepulauan.

Penetapan ALKI harus diawali terlebih dahulu dengan melakukan penelitian terhadap zona perairan yang cocok dijadikan lintasan alur laut dan selanjutnya membuat rancangan alur laut yang akan diijinkan. Penetapan ALKI perlu melibatkan seluruh instansi dan lembaga pemerintah yang terkait, serta para ahli hukum laut internasional. Disamping itu, pada tahap ini diperlukan juga pelibatan pengguna ALKI (negara maritim besar) seperti Jepang, Inggris, Amerika Serikat, Australia, dan lain sebagainya. Rancangan tersebut selanjutnya dikonsultasikan kepada *International Maritime Organization* (IMO) sebagai organisasi PBB yang menangani kemaritiman. Konsultasi dengan IMO dalam rencana menetapkan ALKI dilaksanakan pada tanggal 15 Februari 1996, dengan delegasi USA pada tanggal 25 dan 26 Maret 1996 di Bandung dan Jakarta, dengan Mr. Tony Yincem (delegasi dari Australia) pada tanggal 24 April 1996 di Jakarta, sedangkan dengan Inggris dan Jepang dilaksanakan dengan menggunakan sarana surat via jalur diplomatik (Sudini, 2002).

Hak lintas ALKI sebagaimana dijelaskan norma Pasal 53 Ayat (3) UNCLOS 1982 merupakan hak kapal dan pesawat terbang berbendera asing menggunakan alur untuk tujuan transit secara terus menerus dari zona laut bebas atau ZEE menuju zona laut

bebas atau ZEE lainnya. Suatu negara kepulauan sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 53 Ayat (1) UNCLOS 1982 mempunyai hak dan kewenangan untuk menentukan rute penerbangan dan alur lautnya sesuai dengan kebiasaan internasional. Pesawat udara dan kapal berbendera asing apabila tidak ditetapkan alur lautnya maka pengguna laut akan bebas menggunakan alur tersebut sesuai dengan keinginannya sehingga berpotensi merugikan negara pantai dalam hal pertahanan dan keamanan negaranya. Alur laut kepulauan perlu diatur dengan ketetapan pemerintah RI terlebih dahulu sebelum diajukan kepada organisasi internasional yang berwenang sebagaimana yang diatur dalam pasal 53 Ayat (1) UNCLOS 1982.

Pelayaran melalui ALKI sebagaimana yang dijelaskan oleh Hasim Djalal diharapkan tidak sampai mengganggu kepentingan nasional Indonesia, sehingga diperlukan adanya penelitian secara terus menerus dan identifikasi di kawasan yang akan dilewati ALKI, adalah sebagai berikut:

- a. Bahwa jalur ALKI harus memperhatikan intensitas lalu lintas pelayaran lokal yang akan memotong ALKI.
- b. Bahwa ALKI diupayakan tidak melewati daerah/zona penangkapan ikan yang padat dan intensif.
- c. Bahwa ALKI tidak melewati daerah yang akan dilaksanakan eksplorasi dan eksploitasi terhadap SDA yang ada, terutama sumber daya minyak dan gas bumi.
- d. Bahwa ALKI tidak berada pada lokasi pipa saluran dan kabel bawah laut.
- e. Bahwa ALKI tidak berada pada lokasi daerah yang ditetapkan sebagai taman laut dan daerah cagar alam lainnya.
- f. Bahwa ALKI tidak berada pada lokasi yang ditetapkan sebagai daerah wisata, khususnya pantai dan pulau wisata.
- g. Bahwa ALKI tidak melewati lokasi daerah atau zona yang sensilif di bidang lingkungan laut.
- h. Perlu dilakukan identifikasi secara terus menerus tentang kemampuan fasilitas, pencemaran lingkungan, pengamanan



dan penegakan hukumnya (Sudini, 2002).

Penetapan ALKI dipengaruhi oleh kondisi perairan itu sendiri, yang meliputi aspek keramaian lalu lintas pelayaran domestik dan internasional, struktur geologis mencakup lebar dan sempitnya perairan, kedalaman, kecuraman, kedangkalan, serta faktor keuntungan dari aspek ekonomis berupa kemudahan yang diinginkan oleh negara pemakai seperti jarak lempuh (rute) yang sependek-pendeknya. Kapal dan pesawat terbang sebagaimana yang dijelaskan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002 Tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan dapat melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan dari laut bebas atau ZEE ke bagian laut bebas atau ZEE melintasi laut teritorial dan perairan kepulauan Indonesia. ALKI yang menjulur dari Utara sampai dengan Selatan terdiri atas 3 (tiga) alur yang disebut dengan ALKI I, II, dan III, adalah sebagai berikut:

- a. ALKI I menghubungkan penerbangan dan pelayaran dari Laut Cina Selatan dan Selat Singapura menuju Samodra Hindia melalui selat Sunda (Cabang I), sedangkan yang melalui Selat Karimata (Cabang IA).
- b. ALKI II menghubungkan penerbangan dan pelayaran dari Laut Sulawesi, Perairan Filipina dan Samudera Pasifik dari/ke Samudera Hindia dengan melewati Selat Makasar dan Selat Lombok.

ALKI III menghubungkan penerbangan dan pelayaran dari Laut Timor dan Laut Arafuru ke Samudera Pasifik, mempunyai beberapa cabang yaitu melalui Laut Sawu, Laut Banda, Laut Seram dan Laut Maluku.







BAB 3

FUNGSI LAUT BAGI BANGSA INDONESIA

A. Umum

Laut bagi bangsa Indonesia merupakan sarana transportasi yang murah dan efektif dikarenakan dapat mengangkut barang dan manusia dalam jumlah yang cukup banyak. Laut Indonesia juga menyediakan berbagai macam SDA yang dapat dieksploitasi dan eksplorasi demi kemakmuran rakyat dan bangsa Indonesia. Kekayaan alam tersebut dapat digunakan sebagai sarana meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia, yang meliputi sumber daya mineral (phosphorites, cobals, lumpur mineral, besi, dan lain sebagainya), pasir laut, gravel, gas bumi, minyak, dan lain sebagainya. Laut juga digunakan sebagai sarana rekreasi dan kesehatan karena keindahan alam dan mengandung sumber bahan makan (tanaman laut dan ikan), sumber energi dari panas bumi dan ombak yang perlu dilakukan ekplorasi dan eksploitasi.

Berdasarkan kemanfaatan yang telah dijelaskan tersebut, laut dapat diposisikan sebagai landasan dalam melakukan pembangunan nasional serta merupakan salah satu solusi yang dapat diambil untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan menciptakan kemandirian ekonomi nasional. Konsep pembangunan maritim juga dapat digunakan sebagai sarana koreksi atas kesalahan kebijakan pembangunan nasional yang bergaya Mataraman (daratan), padahal apabila dilihat dari aspek sosio-geografi bahwa Indonesia itu merupakan negara maritim yang terdiri atas beribu pulau. Kondisi negara Indonesia yang dikelilingi laut sangat strategis dikarenakan dapat digunakan sebagai sarana penghubung antar pulau tersebut. Dalam buku ini akan dijelaskan beberapa fungsi laut bagi bangsa Indonesia.

B. Laut Sebagai Sumber Kekayaan Alam (SDA)

Pengertian SDA yang dijelaskan Kementerian Lingkungan Hidup sebagaimana dikutip Maria SW Sumardjono (dkk), adalah kesatuan tanah, air dan ruang udara termasuk kekayaan alam yang ada di atas dan di dalamnya, yang merupakan hasil proses alamiah baik hayati maupun non hayati, terbarukan dan tidak terbarukan, sebagai sarana meningkatkan fungsi kehidupan



yang meliputi fungsi ekonomi, sosial dan lingkungan (Sumardjono (dkk), 2011). Sumber daya yang berada di laut memiliki nilai ekonomi yang sangat tinggi sehingga beberapa negara menganggap merupakan modal utama dalam melakukan pembangunan nasional guna kelangsungan hidup bangsa dan negaranya. Pembangunan sektor kelautan agar berjalan efektif dan memberikan manfaat sebagai potensi pendapatan negara pada pelaksanaannya diperlukan pembangunan kelautan yang berkelanjutan dan berkesinambungan. Pembangunan ekonomi suatu negara cenderung menjadikan SDA yang ada di laut sebagai modal utama pembangunan nasional, namun demikian masih ditemukan adanya rasa kurang peduli dari beberapa negara terhadap upaya mencegah eksploitasi dan eksplorasi yang bersifat merusak lingkungan.

Sumber daya kelautan secara garis besar dapat diklasifikasikan sebagai sumber daya yang dapat dipulihkan, sumber daya tidak dapat pulih serta jasa lingkungan yang kesemuanya terdapat dalam wilayah laut Indonesia, khususnya di pesisir dan pulau kecil (Dahuri (dkk), 1996). SDA yang dapat dipulihkan seperti terumbu karang, ikan, hutan mangrove, sedangkan yang tidak dapat dipulihkan seperti mineral dan bahan tambang, minyak bumi dan gas, dan lain sebagainya. Negara Indonesia dikenal di seluruh dunia akan kekayaan hayatinya yang bersumber dari zona laut, hal ini disebabkan adanya ekosistem pesisir dengan terumbu karang, padang lamun dan hutan mangrove (Darsono, 1999). Jasa lingkungan laut juga dapat memberikan peranan terhadap devisa negara seperti pemanfaatan lingkungan pesisir dan laut sebagai sarana olah raga dan rekreasi. Lingkungan laut juga dapat digunakan sebagai sumber energi, media transportasi, komunikasi, pendidikan dan penelitian, konservasi dan preservasi lingkungan, pertahanan keamanan, dan fungsi ekologis dan penunjang kehidupan lainnya (Dahuri (dkk), 1996).

SDA yang terdapat di laut posisinya berada pada perairan, dasar laut dan tanah dibawahnya. SDA yang berada di perairan

meliputi berbagai macam jenis ikan, rumput laut, mutiara, dan lain sebagainya yang biasa disebut sumber daya hayati laut, sedangkan yang berada di dasar laut dan tanah di bawahnya berdasarkan zonasinya dapat dibedakan pada zona yurisdiksi nasional dan di luar yurisdiksi nasional. SDA yang berada di dasar laut berupa bahan tambang yang biasa disebut dengan kekayaan non-hayati seperti timah, tembaga, biji besi, dan bahan polimetalik lainnya. SDA ini dikarenakan sifatnya yang tidak dapat diperbaharui sehingga akan habis apabila dilakukan eksploitasi secara terus menerus dan tidak terkendali. SDA ini harus dikelola dengan baik dan memperhatikan aspek kerusakan lingkungan hidup, hal ini disebabkan karena merupakan sumber devisa negara, yang dapat dimanfaatkan demi kemakmuran rakyat dan bangsa Indonesia.

SDA yang ada di zona laut sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 1 butir (a) dan (b) Undang-Undang ZEEI dapat dikelompokkan dalam kategori hayati dan nonhayati. Semua jenis tumbuh-tumbuhan, binatang dan bagian-bagiannya yang posisinya berada pada zona dasar laut dan perairan di atas ZEEI dapat dikategorikan sebagai sumber daya hayati, sedangkan SDA non-hayati adalah unsur alam yang bukan sumber daya alam hayati. Pemanfaatan SDA ini bertujuan untuk mencukupi kebutuhan masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan manusia Indonesia seutuhnya. Pertambahan penduduk Indonesia yang pesat sehingga menjadikan makin sempitnya wilayah daratan, memaksa bangsa Indonesia untuk secara berangsur-angsur mengalihkan kegiatan ekonomi ke laut. Kebutuhan hidup akan pangan, mineral maupun bahan mentah lainnya dapat dicari dari wilayah laut.

Peluang pengembangan SDA ini oleh bangsa Indonesia belum dilakukan secara optimal, hal ini dikarenakan kurangnya pengetahuan (dasar maupun terapan) yang berkaitan dengan sumber daya tersebut (Darsono, 1999). Sumber daya manusia (SDM) yang berhubungan langsung dengan laut salah satunya adalah nelayan, yang secara proporsional perlu mendapatkan perhatian dari pemerintah dikarenakan tingkat pendidikannya



masih rendah dan kondisi perekonomiannya rata-rata di bawah garis kemiskinan. Pemanfaatan sumber daya hayati laut tersebut diharapkan dapat mengangkat kehidupan nelayan dari kemiskinan, terbukanya bidang usaha dan lapangan kerja sehingga hal ini apabila tidak dilakukan berpotensi bangsa Indonesia hanya akan selalu menjadi ladang pasar dan bukan negara lain dan tidak dapat menjadi produsen dunia.

Pemanfaatan dan pengelolaan sumber daya laut telah lama dilakukan oleh bangsa Indonesia namun hasilnya sampai sekarang masih belum optimal. Beberapa departemen, lembaga dan instansi pemerintah non-departemen yang membidangi laut sudah melakukan kegiatan dalam pemberdayaan laut, namun sampai saat ini hasilnya masih jauh dengan yang diharapkan. Salah satu kelemahannya dikarenakan tugas pokok dan fungsi yang diemban lembaga yang menangani sesungguhnya bukan bidang kelautan seperti pertanian, pertanahan, perhubungan, pertambangan, pertahanan. Pariwisata, dan lain sebagainya. Dalam praktik ketatanegaraan, lembaga tersebut mempunyai wewenang yang sifatnya umum sehingga dalam membuat program kerja dan anggarannya lebih berorientasi daratan daripada wilayah laut, sehingga pendekatan yang dilakukanpun pada umumnya cenderung bersifat *land-oriented*, padahal karakteristik wilayah daratan dan lautan (perairan) sangat berbeda. Satu contoh misalnya bahwa lautan tidak dapat ditandai batasnya secara jelas sehingga tidak jarang terjadi benturan kepentingan, tumpang tindih kepemilikan, dan dalam pelaksanaan kebijakannya sering kurang harmonis antara satu lembaga dengan lembaga yang lainnya. Banyaknya institusi yang berkepentingan di laut ternyata tidak secara ekuivalen sektor ini menjadi andalan dalam mengembangkan perekonomian nasional Indonesia, bahkan sebaliknya menjadikan pembangunan sektor kelautan menjadi tidak jelas (kabur). Diperlukan kominmen yang tinggi dari Presiden selaku kepala negara dan kepala pemerintahan beserta dengan unsur pemerintah lainnya beserta kepala daerah dalam melakukan percepatan pembangunan kelautan, tanpa hal tersebut akan



menjadi mustahil kalau sektor kelautan dapat memberikan kontribusi terhadap pembangunan nasional.

C. Laut Sebagai Sarana Lalu Lintas Kapal Dan Transportasi

Laut bagi bangsa Indonesia mempunyai peranan yang strategis sebagai sarana angkutan dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara, mempererat hubungan antara bangsa satu dengan lainnya, antara suku bangsa satu dengan lainnya serta memperkuat pertahanan dan keamanan nasional guna mencapai tujuan nasional yaitu masyarakat adil, makmur dan sejahtera. Angkutan laut sebagaimana yang dijelaskan dalam pertimbangan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan di Perairan merupakan suatu kegiatan usaha dalam rangka mencapai tujuan nasional yaitu kesejahteraan masyarakat Indonesia seutuhnya baik lahir maupun batin, serta merupakan kegiatan yang dapat meningkatkan perekonomian nasional. Kapal laut merupakan sarana transportasi strategis guna menghubungkan masyarakat dari suatu wilayah pulau ke dalam wilayah pulau yang lain. Sejak zaman dahulu, laut berfungsi sebagai sarana atau jalur perhubungan dan perdagangan, baik perdagangan antarpulau maupun antarnegara, baik untuk pengangkutan manusia maupun barang (Tahar, 2014).

Laut sebagai media perhubungan bagi bangsa Indonesia merupakan urat nadi perekonomian nasional, hal ini dikarenakan wilayah Indonesia $\frac{2}{3}$ nya adalah perairan (laut). Rakyat Indonesia cukup banyak yang bergiat di laut sehingga masyarakat internasional menyebutnya sebagai bangsa pelaut. Hal ini juga didukung dengan bukti historis misalnya dalam candi Borobudur terdapat relief berbentuk perahu bercadik yang berlayar sampai Afrika (Madagaskar), di Makasar (suku Bugis) masyarakatnya banyak yang memproduksi perahu pinisi, dan lain sebagainya. Pengangkutan merupakan faktor penunjang dalam pembangunan ekonomi nasional sehingga perlu dikembangkan dengan membangun fasilitas/sarana yang berhubungan dengan pengangkutan laut seperti kapal,



dermaga, pelabuhan, dan lain sebagainya.

Transportasi merupakan faktor penunjang yang penting dalam melakukan pembangunan serta pemberi jasa bagi pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam suatu negara pada dasarnya terdapat hubungan antara kebutuhan akan angkutan dengan kegiatan ekonomi sehingga apabila kebutuhan angkutan meningkat sangat diyakini apabila aktivitas ekonomi juga mengalami peningkatan. Dalam suatu negara diperlukan keseimbangan antara ketersediaan sarana angkut dan permintaan akan jasa angkutan guna menunjang perkembangan ekonomi suatu negara (Nasution, 2004). Dalam mengembangkan suatu kawasan maka sarana pengangkutan seperti jalan, pelabuhan, dermaga harus dibangun terlebih dahulu daripada pembangunan pabrik, industri manufaktur, pertambangan, dan lain sebagainya. Hal ini dapat berfungsi untuk memperlancar pengiriman bahan material pembuatan pabrik (industri), bahan baku untuk produksi serta penyaluran hasil produksi setelah beroperasinya industri tersebut. Transportasi pada dasarnya merupakan suatu kebutuhan seseorang dan barang (material) untuk berpindah dari satu lokasi ke tempat yang lain dalam rangka melakukan kegiatan, sehingga permintaan akan angkutan mutlak diperlukan agar barang dan manusia tersebut berada di tempat yang diinginkan dalam waktu dan jumlah yang tepat.

Kegiatan pengangkutan barang, manusia dan hewan dengan menggunakan sarana perairan (laut, sungai dan penyeberangan) untuk melakukan pelayanan khusus maupun umum, baik dari luar negeri maupun dalam negeri yang menggunakan sarana kapal dapat dikategorikan sebagai transportasi laut. Indonesia mempunyai beribu-ribu pulau dan antara satu dengan lainnya disambungkan oleh laut, sehingga konsepsi laut bagi bangsa Indonesia sebagai sarana untuk menyatukan antara pulau satu dengan lain (bukan sebagai pemisah) yang masih dalam wadah NKRI. Sejak dahulu berdasarkan fakta sejarah sampai saat ini laut selalu digunakan sebagai media pengangkutan barang, manusia dan hewan dengan meng-



gunakan kapal sebagai sarannya. Pelayaran berfungsi untuk mempersatukan bangsa Indonesia karena menghubungkan antar pulau sehingga merupakan urat nadi yang dapat mengembangkan perekonomian nasional. Kejayaan suatu negara dapat dicapai apabila mampu menguasai dan Mengendalikan laut sebagaimana yang telah dibuktikan oleh kerajaan Majapahit dan Sriwijaya, sehingga diperlukan upaya yang serius untuk melakukan pembangunan sektor kemaritiman (pelayaran).

Sebelum disahkannya Konvensi Jenewa tahun 1958, belum terdapat hukum internasional yang mengatur secara jelas dan tegas pergeseran kapal berbendera asing yang melakukan pelayaran melalui zona laut teritorial dan Zona Tambahan. Hal ini lebih dipertegas lagi setelah disahkannya UNCLOS 1982, bahwa kapal berbendera asing yang akan melakukan pelayaran telah diatur yang meliputi hak lintas damai, hak lintas transit dan hak lintas alur kepulauan. Dengan disahkannya Konvensi Jenewa 1958 menjadikan babak baru dalam dunia pelayaran dan mengalami perkembangan yang pesat, baik skala nasional maupun internasional. Industri pelayaran nasional yang strategis guna meningkatkan daya saing dalam pasar global perlu mendapatkan prioritas pengembangannya. Kebanyakan komoditi perdagangan internasional diangkut menggunakan sarana transportasi laut (kapal), sehingga dalam membuat rencana strategis perlu menyeimbangkan antara wilayah Timur dan Barat Indonesia demi terciptanya persatuan dan kesatuan Indonesia.

Dalam melakukan pembangunan nasional, bangsa Indonesia masih menyisakan permasalahan yaitu adanya daerah yang kurang berkembang dan posisinya terpencil (mayoritas di Indonesia bagian timur), padahal mempunyai potensi SDA yang melimpah. Kondisi seperti ini kurang menguntungkan karena SDA tersebut membutuhkan pasar baik internasional maupun nasional yang hanya dapat dijangkau dengan menggunakan sarana transportasi laut. Pada sisi lain, wilayah Indonesia bagian barat mengalami perkembangan yang sangat pesat. Hal ini apabila tidak segera diatasi akan berpotensi menimbulkan



disintegrasikan nasional.

Dalam rangka pengembangan pasar terhadap produksi yang dihasilkan oleh masyarakat dan SDA yang dimilikinya suatu wilayah dapat dilakukan dengan membuka jalur pelayaran (transportasi) internasional dan nasional. Transportasi nasional dalam bentuk angkutan khusus dan umum dengan melayani rute dalam negeri sedangkan transportasi internasional diselenggarakan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan asing oleh perusahaan pelayaran nasional yang minimal memiliki kapal berukuran 5000 GT berbendera Indonesia. Angkutan khusus hanya mengangkut barang jenis tertentu milik sendiri sebagai penunjang usaha pokok dalam memasarkan produksinya, sedangkan angkutan umum berfungsi untuk melayani penumpang dan barang pada umumnya. Angkutan umum dapat diselenggarakan oleh perorangan maupun perusahaan berbadan hukum setelah memperoleh ijin operasional dari pejabat yang mempunyai kewenangan, dengan persyaratan memiliki minimal satu kapal tradisional berbendera Indonesia yang beroperasi di laut, sungai dan danau dalam negeri. Transportasi luar negeri juga dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran patungan dengan persyaratan telah memiliki minimal satu kapal yang berukuran 5000 GT berbendera Indonesia.

Perusahaan pelayaran asing juga dapat beroperasi di wilayah Indonesia sebagaimana yang diatur dalam norma Pasal 43 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan di Perairan, dengan persyaratan harus diageni oleh perusahaan nasional dengan memiliki minimal satu kapal berukuran 5000 GT berbendera Indonesia untuk rute internasional dan berukuran 175 GT untuk rute pelayaran nasional. Transportasi laut sebagai sarana vital akan berkembang dengan lancar dan pesat apabila didukung sarana penunjang seperti: (a) adanya perusahaan bongkar muat barang, (b) jasa pengurusan transportasi, (c) ekspedisi muatan kapal, (d) usaha angkutan perairan pelabuhan, (e) penyewaan peralatan transportasi baik darat maupun laut, (e) usaha dalam



bidang tally, dan (f) usaha dalam bidang depo peti kemas, dan lain sebagainya.

D. Laut Sebagai Sarana Kepelabuhanan

Kepelabuhanan diatur menggunakan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (LNRI Tahun 2001 Nomor 127 TLNRI Nomor 4145). Pemanfaatan laut agar dapat efektif diperlukan adanya pelabuhan sebagai sarana pendukung kelancaran perpindahan barang dan orang sehingga pelabuhan itu mempunyai nilai strategis yang berkaitan dengan faktor ekonomi dan sosial. Pelabuhan merupakan tempat terdiri atas perairan dan daratan, digunakan sebagai sarana kapal berlabuh yang dilengkapi dengan terminal, berfungsi untuk melakukan bongkar muat barang dan naik turun penumpang, terdapat kegiatan pemerintah dan dunia usaha yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan pelayaran dan keselamatan. Pelabuhan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 16 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (untuk selanjutnya disebut Undang-Undang Pelayaran) berfungsi untuk tempat perpindahan antara intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas penunjang.

Pelabuhan apabila ditinjau dari aspek ekonomi merupakan salah satu unsur penggerak pembangunan ekonomi nasional karena di dalamnya terdapat sarana untuk melakukan distribusi terhadap SDA dan hasil produksi dari kegiatan industri. Dalam pelabuhan juga terdapat fasilitas publik yang berfungsi sebagai sarana transaksi ekonomi antar masyarakat penggunaannya. Pengertian lebih luas lagi, bahwa pelabuhan itu merupakan titik simpul bertemunya kegiatan (barang dan manusia) dari suatu daerah ke daerah lain. Laut sebagai sarana transportasi dan lalu lintas kapal dengan pelabuhan mempunyai hubungan timbal balik yang sangat erat dan saling membutuhkan. Pelabuhan merupakan sumber devisa negara melalui kegiatan bea cukai dari orang dan barang yang masuk dalam suatu wilayah pelabuhan dan jasa pelabuhan lainnya. Pelabuhan apabila



ditinjau dari aspek yuridis merupakan zona perairan pedalaman dari suatu negara, sehingga merupakan wilayah yurisdiksi suatu negara pantai.

Pelabuhan secara umum mempunyai tiga fungsi yaitu *link*, *gate way* dan *interface*. Fungsi pelabuhan sebagai penghubung (*link*) karena merupakan salah satu mata rantai proses transportasi dari sumber asal barang (manusia) menuju ke tempat lain sebagai tujuan dari hasil barang atau manusia tersebut. Sebagai titik temu (*interface*) bahwa pelabuhan merupakan tempat pertemuan moda transportasi darat dan laut, sedangkan sebagai pintu gerbang (*gate way*) bahwa pelabuhan merupakan pintu gerbang masuknya manusia dan barang dari suatu negara ke negara lain. Setiap kapal berbendera asing apabila memasuki wilayah pelabuhan suatu negara wajib dan tunduk terhadap ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan negara pantai tersebut. Pelabuhan bagi bangsa Indonesia yang merupakan negara kepulauan mempunyai arti penting dan strategis dalam mendukung sistem transportasi laut. Pelabuhan juga merupakan pusat kegiatan pelayaran (bongkar muat barang, hewan dan manusia) sehingga memberikan kontribusi yang signifikan terhadap perkembangan sosial dan ekonomi bangsa Indonesia.

Pelabuhan apabila ditinjau dari aspek penyelenggaraannya dapat diklasifikasikan ke dalam pelabuhan yang sifatnya umum dan khusus. Pelabuhan yang dimanfaatkan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Pelayaran disebut dengan pelabuhan umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum yang besar dilakukan oleh BUMN (Pelindo) serta unit pemerintah daerah untuk pelabuhan perintis/kecil. Pelabuhan untuk menunjang kepentingan tertentu dan dimanfaatkan untuk kegiatan sendiri sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Pelayaran dikategorikan sebagai pelabuhan khusus. Pada umumnya dibangun oleh suatu korporasi guna mendistribusikan hasil produksinya. Pelabuhan apabila ditinjau dari aspek penggunaannya dapat

diklasifikasi ke dalam beberapa hal, adalah sebagai berikut:

1. Pelabuhan perikanan yaitu suatu pelabuhan yang dikhususkan untuk melayani kegiatan perikanan, biasanya dilengkapi dengan pasar ikan (pasar jelang). Pelabuhan ini pada mulanya tidak terlalu memerlukan kedalaman karena rata-rata kapal nelayan itu berukuran relatif kecil, namun pada perkembangannya muncul kapal ikan dengan ukuran relatif besar sehingga tuntutan akan kedalaman terhadap pelabuhan tersebut juga semakin besar. Kondisi seperti ini sangat dimungkinkan karena perikanan Indonesia sudah mengarah pada kegiatan yang berorientasi ekspor.
2. Pelabuhan minyak yaitu suatu pelabuhan yang dikhususkan untuk melakukan bongkar muat terhadap minyak. Pelabuhan ini biasanya tidak membutuhkan dermaga yang besar, namun diperlukan jembatan yang menjorok ke tengah laut untuk mendapatkan kedalaman. Bongkar muat minyak cukup dilakukan melalui saluran pipa yang di pompa melalui kawasan dasar laut dari kapal.
3. Pelabuhan barang yaitu pelabuhan yang berfungsi untuk melakukan bongkar muat barang. Pelabuhan ini harus dilengkapi dengan fasilitas kran (derek), fasilitas reparasi untuk melakukan perbaikan dan pergudangan untuk penyimpanan barang.
4. Pelabuhan penumpang, yaitu suatu pelabuhan yang berfungsi untuk menaikkan dan menurunkan manusia, sehingga harus dilengkapi dengan terminal yang berfungsi untuk kegiatan imigrasi, kantor pelayaran, administrasi pelabuhan, dan lain sebagainya.
5. Pelabuhan campuran, yaitu pelabuhan yang digunakan menaikkan dan menurunkan manusia dan barang sekaligus, pada umumnya merupakan pelabuhan lokal yang berada di pulau kecil.
6. Pelabuhan militer yaitu pelabuhan yang dikhususkan untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara. Pelabuhan ini dalam rangka melakukan manufra kapal perang yang kadang-kadang dalam bentuk gugus tugas sehingga



memerlukan perairan yang cukup luas dan dalam.

Pelabuhan berdasarkan hierarkhinya sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan dan Penjelasannya dapat digolongkan ke dalam pelabuhan utama dan cabang (pengumpulan). Kedua jenis pelabuhan tersebut di klasifikasikan menjadi 5 (lima) kriteria, adalah sebagai berikut:

1. Pelabuhan internasional hub berfungsi sebagai pelabuhan internasional, merupakan pelabuhan utama yang sifatnya primer, pelabuhan ini berfungsi untuk mengalihkan dan memuat barang antarnegara dan terbuka bagi perdagangan internasional.
2. Pelabuhan internasional yaitu suatu pelabuhan yang berfungsi untuk tempat mengalihkan dan memuat penumpang serta melakukan distribusi peti kemas nasional dan internasional, masuk dalam klasifikasi pelabuhan utama sekunder.
3. Pelabuhan Nasional yaitu pelabuhan yang masuk kategori pelabuhan utama tersier. Pelabuhan ini berfungsi sebagai tempat mengalihkan dan memuat barang-barang umum dan penumpang nasional.
4. Pelabuhan Regional merupakan pelabuhan yang dapat diklasifikasikan sebagai pengumpulan primer. Pelabuhan ini berfungsi sebagai tempat mengalihkan dan memuat manusia dan barang dari/ke pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpulan.
5. Pelabuhan Lokal yaitu pelabuhan yang berfungsi sebagai pengumpulan sekunder. Pelabuhan ini berperan sebagai tempat melakukan pelayanan terhadap penumpang dan barang di daerah terpencil, terisolasi, daerah perbatasan yang hanya didukung oleh mode transportasi laut.

Pelabuhan berdasarkan pengusahaannya, yaitu berdasarkan pertimbangan komersial dan statusnya dapat diklasifikasikan ke dalam pelabuhan yang diusahakan dan tidak diusahakan. Pelabuhan yang berfungsi untuk memberikan pelayanan yang optimal bagi pengguna merupakan kategori

pelabuhan yang diusahakan, biasanya pengguna akan dikenakan jasa labuh, pandu, tambat, bongkar muat, dan lain sebagainya. Pelabuhan yang hanya berupa tempat singgahan kapal tanpa fasilitas bea cukai dan bongkar muat masuk kategori pelabuhan yang tidak diusahakan. Pelabuhan seperti ini biasanya mendapat subsidi dari pemerintah dan dikelola oleh unit pelaksana teknis pemerintah daerah karena sifatnya kecil.

E. Laut Sebagai Sarana Rekreasi

Rekreasi berasal dari kata *recreation* (Inggis) yang berarti penyegaran kembali dari pikiran maupun badan, atau dapat diartikan sebagai sesuatu yang menggembirakan hati. Rekreasi merupakan suatu aktifitas yang mempunyai karakteristik aktif sehingga bersifat positif, dilakukan dengan bebas atas kesadaran sendiri tanpa adanya unsur paksaan. Rekreasi idealnya dilaksanakan dengan kreatif sehingga bisa menghibur diri pada saat waktu senggang dalam rangka menghilangkan rutinitas pekerjaan sehari-hari, sesuai dengan bakat dan kegemarannya. Rekreasi merupakan spirit hidup karena memotifasi manusia untuk selalu berkembang dan berkarier dalam segala bidang kehidupan dan sifatnya sangat berhubungan dengan suatu pernyataan jiwa seseorang.

Dalam melakukan rekreasi diperlukan adanya wahana rekreasi, berupa sarana alamiah dan buatan. Sarana alamiah merupakan karunia Allah SWT sedangkan rekreasi buatan yang dirancang oleh manusia dengan kreatifitas akal berfikirnya. Usaha yang menyediakan tempat dan fasilitas kesejahteraan jasmani dan rohani disebut sebagai usaha tempat rekreasi, idealnya harus mengandung unsur pendidikan dan hiburan. Agar tempat rekreasi banyak dikunjungi orang diperlukan usaha pokok berupa tempat rekreasi dan faktor penunjangnya seperti jasa makanan, minuman, bank, tempat belanja souvenir, dan lain sebagainya. Berdasarkan lokasinya maka rekreasi dapat dibedakan rekreasi darat, air dan udara (alam) bebas.

Pariwisata merupakan sektor yang secara terus menerus dikembangkan pemerintah Indonesia sebagai salah satu



sumber pendapatan negara alternatif selain pajak dan sumber daya alam. Terdapat banyak manfaat dengan terbukanya destinasi wisata seperti lapangan pekerjaan, meningkatkan taraf hidup masyarakat, mendorong pembangunan daerah, hingga meningkatnya nilai guna lahan sekitar yang dahulunya kurang mempunyai nilai komersial menjadi kawasan yang strategis. Masyarakat seiring dengan perkembangan zaman yang semakin dinamis telah memahami konsep rekreasi sebagai bagian dari manifestasi gaya hidup modern. Tuntutan perkembangan zaman menjadikan masyarakat untuk berwisata guna melepas penat saat menikmati liburan.

Banyak negara yang memiliki laut dan pantai dengan panorama yang indah memanfaatkannya sebagai sarana rekreasi, baik rekreasi bahari (laut) maupun pantai. Dengan banyaknya wisata manca negara yang mengunjungi pantai seperti yang ada di Pulau Bali dan Lombok, secara langsung maupun tidak langsung akan mendatangkan devisa negara, sehingga perlu secara terus menerus untuk dikembangkan. Laut sebagai modal kekayaan Indonesia menjadi aset berharga yang harus dilestarikan dan dikembangkan. Pengembangan wisata bahari (berhubungan dengan laut) sebagaimana yang dijelaskan Pasal 28 Ayat (2) Undang-Undang Kelautan perlu menggunakan kearifan lokal dengan memperhatikan kepentingan dan budaya yang ada disekitar daerah tersebut serta harus memperhatikan konservasi lingkungan yang ada di dalamnya.

Keindahan laut Indonesia sangat luar biasa, namun demikian wadah untuk mengenalnya masih kurang. Terdapat berbagai macam keanekaragaman biota laut dan kekayaan hayati lainnya yang belum tersosialisasi kepada masyarakat. Untuk menyaksikan langsung karakteristik dan pola hidup dari hewan yang ada di laut sangat sulit, masyarakat paling hanya dapat mengenal hewan laut melalui media elektronik seperti televisi, internet, dan lain-lain. Indonesia memiliki lebih dari 8.000 jenis ikan yang terdiri atas ikan air tawar dan asin, sekitar 1.300 merupakan jenis ikan air tawar dan selebihnya merupakan



jenis ikan air laut (air asin). Salah satu cara untuk menikmati keindahan biota laut secara langsung dengan menggunakan sarana *snorkeling* atau *diving*. Tidak semua orang dapat menikmati keindahan bawah laut karena tidak bisa berenang dan menyelam.

Selain dengan apa yang telah dijelaskan, sekarang ini ada kecenderungan kegiatan yang dilakukan para wisatawan secara tidak sadar telah merusak ekosistem laut seperti membuang sampah plastik, mengganggu ikan, serta menginjak dan menyentuh terumbu karang. Pemerintah dalam mengembangkan potensi wisata bahari sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 28 Ayat (1) Undang-Undang Kelautan harus mendasarkan pada kebijakan pengembangan pariwisata nasional yang dirancang oleh kementerian yang menbidangnya. Pariwisata saat ini oleh banyak negara dipandang sebagai pangsa pertumbuhan ekonomi nasional, sehingga banyak yang memanfaatkan pemandangan alam dan pemandangan laut sebagai penghasil devisa negara.

Wisata pesisir dan laut merupakan pangsa industri yang sangat signifikan dalam rangka meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat. Wisata laut dan pesisir juga merupakan komponen penting dari *blue economy* yaitu agenda global sebagai bagian dari 4 (empat) program yang berfokus pada pengembangan perekonomian berbasis maritim. Bangsa Indonesia saat ini telah mengalami pergeseran budaya, sebagian besar masyarakat kehilangan rasa dekat dengan laut dan memilih ke mall, pusat perbelanjaan, dan lain sebagainya. Laut memiliki sejarah panjang dalam perjalanannya bagi peradaban masyarakat yang menyatukan keberagaman tempat karena seluruh kehidupan datang dari laut. Laut Indonesia berperan penting dalam siklus kehidupan masyarakat dikarenakan kaya akan biodiversitas yang tidak dimiliki oleh negara lain. Laut memiliki banyak manfaat seperti sumber makanan hasil olahan laut, jalur perdagangan dan transportasi, sistem pertahanan dan keamanan wilayah, tempat keberadaan bahan tambang, serta menjadi objek penelitian dan pengembangan.



Penghambat dalam pengembangan pariwisata Indonesia bukan hanya objek wisatanya saja, namun pengembangan sarana dan prasarana lain seperti jalan, hotel, rumah sakit, dan lain-lain juga harus secara simultan mendapat perhatian. Semakin bagus sarana dan prasarana yang ada secara ekuivalen akan terjadi peningkatan terhadap kunjungan wisata, dalam hal ini menunjukkan adanya trend peningkatan terhadap aksesibilitas wilayah tersebut. Penyediaan infrastruktur seperti adanya air bersih, listrik, bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api, terminal mutlak diperlukan guna melayani kebutuhan para wisatawan yang berkunjung ke daerah tersebut. Sarana pendukung baik yang lokasinya berada di dalam area wisata maupun diluarnya sangat mempengaruhi kunjungan wisata, fasilitas pendukung tersebut sebenarnya bukan daya tarik pokok (utama), namun demikian kehadirannya mutlak diperlukan apabila berkehendak untuk mengembangkan suatu wilayah menjadi daerah tujuan wisata. Fasilitas pendukung tersebut idealnya berdekatan dengan bank, apotik, rumah sakit, mall, restoran, toko souvenir, dan lain sebagainya.

F. Laut Sebagai Sarana Untuk Memasang Kabel Dan Pipa Bawah Laut

Pemanfaatan laut sangat kompleks dikarenakan terdapat banyak kepentingan, bukan hanya sebagai sarana transportasi, sarana rekreasi, eksploitasi SDA saja, namun juga berkaitan dengan masalah pemasangan pipa saluran dan kabel bawah laut. Perkembangan Ilpengtek kemaritiman menjadikan dasar laut sebagai potensi untuk dikelola menjadi sarana instalasi bawah laut, sehingga konsepsi bahwa laut hanya digunakan sebagai sarana pelayaran dan pemanfaatan terhadap potensi perikanan sudah usang dan tidak sesuai dengan kondisi kekinian. Zona dasar laut beserta tanah dibawahnya dapat dimanfaatkan oleh negara-negara di dunia ini, baik yang berada pada yuridiksi nasional suatu negara maupun dalam zona laut lepas, untuk memasang pipa saluran dan kabel bawah laut guna

menyalurkan minyak, gas, listrik, air bersih, telekomunikasi, dan lain sebagainya.

UNCLOS 1982 sebagai hukum laut internasional normanya telah memberikan peluang kepada negara yang membutuhkan untuk melakukan pemasangan pipa saluran dan kabel bawah laut di zona teritorial dan landas kontinen. Dalam Pasal 79 Ayat (1) UNCLOS 1982 dijelaskan bahwa semua negara mempunyai hak untuk meletakkan pipa saluran dan kabel bawah laut di atas landas kontinen. Namun demikian, dalam melakukan pemasangan tersebut harus memperhatikan dampak lingkungan hidup dan pengendalian pencemaran yang dimungkinkan dari adanya pemasangan pipa saluran dan kabel tersebut. Dalam Pasal 79 Ayat (2) UNCLOS 1982 dijelaskan bahwa negara pantai di larang untuk menghalang-halangi apabila terdapat suatu negara yang melakukan pemasangan dan pemeliharaan pipa saluran dan kabel bawah laut.

Indonesia sebagai sebuah negara kepulauan yang dikelilingi lautan sering digunakan oleh negara lain untuk melakukan tempat pemasangan kabel dan pipa bawah laut yang pada kenyataannya sering menimbulkan permasalahan yuridis dan sosiologis. Pada zona laut teritorial, perairan kepulauan, perairan pedalaman bahwa pengaturan pemasangan kabel dan saluran bawah laut harus sesuai dengan perundang-undangan negara pantai tersebut karena dalam zona ini negara pantai mempunyai kedaulatan penuh. Negara pantai juga dapat membuat hukum yang mengatur tentang lintas damai melalui laut teritorial, namun demikian dalam membuat peraturan perundang-undangan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 21 UNCLOS 1982 tidak boleh bertentangan dengan hukum internasional. Hal yang dapat diatur oleh negara pantai meliputi pengaturan lalu lintas maritim dan keselamatan navigasi, konservasi sumber daya laut, perlindungan terhadap pipa saluran dan kabel bawah laut, fasilitas navigasi dan perlindungan alat-alat bantu lainnya, survei hidrografi dan penelitian ilmiah kelautan, pencegahan pelanggaran kepabeanan, fiskal, imigrasi dan saniter, pengendalian



pencemaran lingkungan laut dan pelanggaran dalam undang-undang perikanan.

Berdasarkan ketentuan norma tersebut, tersurat bahwa negara pantai mempunyai kewenangan membuat hukum yang dapat menjamin keamanan pipa saluran dan kabel bawah laut dari kegiatan lintasan pelayaran kapal. Kedaulatan negara pantai sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 51 ayat (2) UNCLOS 1982 meliputi dasar laut dan tanah dibawahnya di perairan pedalaman dan zona laut teritorial, namun demikian diwajibkan negara pantai memberikan ijin kepada negara lain untuk melakukan perawatan dan pemasangan pipa saluran dan kabel bawah lautnya. Pada ZEE, rezim hukum pemasangan kabel dan pipa saluran agak berbeda apabila dibandingkan dengan pada zona teritorial dan perairan kepulauan. Dalam ZEE terdapat hak, yurisdiksi dan kewajiban negara pantai maupun negara lainnya. Negara pantai dalam ZEE sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 56 UNCLOS 1982 mempunyai yurisdiksi pembuatan instalasi bangunan, pulau buatan, perlindungan dan pelestarian lingkungan serta riset ilmiah kelautan. Pasal 58 UNCLOS 1982 secara limitatif dan tegas memberikan kebebasan untuk memasang pipa saluran dan kabel bawah laut. Namun demikian, negara yang menggelar pipa saluran dan kabel bawah laut tersebut juga harus memperhatikan hak negara pantai dan negara lain yang mempunyai kebebasan yang sama di ZEE sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 58 UNCLOS 1982. Semua negara dalam menikmati ZEE harus tunduk pada ketentuan norma yang ada dalam UNCLOS 1982 yaitu kebebasan pemasangan pipa saluran dan kabel bawah laut, kebebasan pelayaran dan penerbangan, serta pemanfaatan yang lain sesuai dengan hukum internasional.

G. Laut Sebagai Sarana Untuk Melakukan Penelitian Ilmiah Kelautan

Batasan penelitian ilmiah kelautan secara eksplisit tidak tertuang dalam UNCLOS 1982, namun demikian apabila dilihat dari substansi dapat dipahami bahwa penelitian ilmiah harus mengacu pada rezim hukum penelitian ilmiah yang berlaku secara internasional. Peneliti Indonesia masih tertinggal jauh dalam melakukan penelitian dalam bidang kelautan apabila dibandingkan dengan peneliti asing dari negara maju, hal ini disebabkan kurangnya kemampuan peneliti, dana, sarana dan prasarana serta semangat untuk menghasilkan teknologi kelautan baru yang dapat bermanfaat bagi kebanyakan orang. Dalam melakukan eksplorasi dan eksploitasi SDA laut harus diikuti dengan perkembangan teknologi kelautan, serta untuk mengetahui potensi SDA yang ada dalam wilayah laut juga diperlukan penelitian ilmiah kelautan.

Riset ilmiah kelautan dapat dilakukan oleh semua negara dan organisasi internasional dengan tidak memandang letak geografisnya, namun demikian tetap harus memperhatikan hak dan kewajiban negara lain sebagaimana yang diatur dalam Pasal 238 UNCLOS 1982. Mengacu pada norma tersebut, berarti dalam melakukan penelitian kelautan terdapat adanya kebebasan setiap negara dan organisasi internasional untuk melakukan riset kelautan, bahkan norma Pasal 239 UNCLOS 1982 mengamanatkan untuk menggalakkan dan memudahkan dalam melakukan penelitian ilmiah kelautan. Dalam melakukan penelitian ilmiah, setiap negara mempunyai tugas untuk melindungi dan memelihara lingkungan hidup dari kemungkinan kerusakan akibat adanya penelitian ilmiah tersebut. Penelitian ilmiah tersebut harus bertujuan untuk kedamaian masyarakat internasional, bukan untuk kepentingan yang dapat membahayakan umat manusia (Tahar, 2014). Selain ilmu pengetahuan sebagai objek penelitian dalam mengembangkan potensi maritim, dalam melakukan penelitian di laut juga diperlukan ilmu pengetahuan dan teknologi penunjang seperti tentang pasang surut, arus, angin, gelombang, dan lain



sebagainya.

Salah satu sarana untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang kelautan yaitu dengan melakukan kegiatan riset ilmiah kelautan. Produk dari penelitian tersebut selanjutnya dituangkan dalam jurnal internasional sehingga dapat diakses oleh setiap orang karena pada dasarnya hasil penelitian itu sifatnya merupakan warisan bersama umat manusia (*common heritage of mankind*). Alih teknologi seharusnya bersifat gratis namun pada realitanya harus mengeluarkan sejumlah biaya dikarenakan memang anggaran yang dikeluarkan mengadakan penelitian cukup banyak.

Pengembangan teknologi dan riset ilmiah merupakan dua hal yang saling berhubungan dan berkaitan, bahwa riset ilmiah dapat meningkatkan perkembangan teknologi, begitu juga sebaliknya bahwa perkembangan teknologi dimungkinkan untuk melakukan penelitian ilmiah yang lebih mutakhir. Penelitian ilmiah memerlukan regulasi guna memastikan bahwa riset tersebut dilakukan dengan cara yang benar sehingga diperlukan peraturan perundang-undangan tentang penelitian ilmiah kelautan sebagai landasan yuridisnya. Regulasi harus dilakukan secara simultan dan terintegrasi, sekaligus menghilangkan mispersepsi dalam mengimplementasikan hasil dari kegiatan riset ilmiah kelautan tersebut. Kelemahan dalam mengembangkan iptek sampai saat ini dikarenakan tidak adanya strategi jangka panjang, tidak dilakukan secara komprehensif, kebanyakan hanya dilakukan secara parsial (sifatnya sepotong-sepotong). Riset kelautan saat ini apabila dikaitkan dengan kondisi keuangan negara bahwa APBN yang dikeluarkan untuk melakukan penelitian tidak terlalu besar namun dituntut harus menghasilkan sesuatu yang aplikatif dan bermanfaat bagi seluruh umat manusia.

H. Laut Sebagai Sarana Untuk Membuang Limbah

Pencemaran air laut harus diatur dengan menggunakan peraturan perundang-undangan, hal ini disebabkan karena konsepsi tentang air laut sampai dengan sekarang merupakan



barang milik umum. Semua orang boleh memanfaatkan dan mengambilnya, namun demikian sesuai dengan konvensi internasional bahwa penguasaan laut dimandatkan kepada Pemerintah negara pantai. Laut merupakan modal dasar dalam pembangunan nasional suatu negara dan merupakan sumber nafkah kehidupan bagi para nelayan yang ada disekitarnya. Pemerintah Indonesia telah mengatur masalah limbah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 2001 tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran Air. Secara umum pengertian limbah adalah sisa kegiatan manusia yang dapat berupa benda padat, cair maupun gas yang dipandang sudah tidak memiliki nilai ekonomis dan membahayakan bagi kelangsungan hidup manusia.

Masyarakat sampai dengan saat ini masih berpandangan tidak perlu memperdulikan pencemaran air laut, hal ini disebabkan karena volume air laut yang sangat banyak sehingga tidak kelihatan apabila terjadi pencemaran. Laut sampai dengan sekarang masih mampu mengencerkan segala macam zat kimia (benda asing) sehingga dianggap tidak menimbulkan dampak apabila digunakan sebagai lokasi pembuangan limbah. Konsepsi tersebut berangsur-angsur berubah disebabkan limbah yang dibuang cukup banyak dan dengan konsentrasi tinggi sehingga mengganggu dan menimbulkan pencemaran lingkungan. Dampak global berupa pencemaran lingkungan laut akan terjadi apabila pembuangan dilakukan secara terus menerus. UNCLOS 1982 sebenarnya telah membuat norma hukum yang melarang melakukan pembuangan limbah ke laut, namun banyak yang melakukan pelanggaran baik yang dilakukan oleh rumah tangga, perusahaan industri maupun perusahaan pelayaran. Limbah yang sering dibuang antara lain limbah minyak, oli, plastik, dan lain sebagainya.

Pemerintah Indonesia telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 1999 tentang Pengelolaan Limbah Bahan Beracun dan Berbahaya, dan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan perlindungan



dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Limbah yang dibuang ke laut akan mengakibatkan pencemaran lingkungan laut sehingga perlu dikelola dan dikendalikan agar laut tetap dapat berfungsi sesuai dengan azasnya. Kegiatan manusia yang dengan tidak sengaja masuk atau dengan sengaja memasukan zat, makhluk hidup, energi dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan hidup sehingga melampaui baku mutu yang telah ditetapkan merupakan pencemaran lingkungan hidup sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 ayat (14) Undang-Undang Nomor 32 tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup. Limbah industri, pemukiman, perkotaan, pertanian, pelayaran, dan lain sebagainya merupakan sumber pencemaran lingkungan laut. Limbah itu dapat berupa pestisida, organisme eksotik, unsur hara, sedimen, dan lain sebagainya merupakan bahan-bahan yang menyebabkan terjadinya pencemaran laut. Apabila terpaksa harus dibuang ke laut, maka harus memperhatikan beberapa hal seperti sifatnya, jumlah, macam, kemampuan pengencer air laut yang berkaitan dengan oseanografi. Selain hal tersebut, juga harus memperhatikan kemungkinan adanya interaksi sifat biologi dan kimia dari bahan buangan tersebut, serta pengaruh yang dapat ditimbulkan dari pembuangan limbah tersebut terhadap rantai makanan dan kehidupan di laut. Perubahan prognose dan biogeokimia terhadap macam dan jumlah serta degradasi lingkungan dan faktor alin terhadap kehidupan masa yang akan datang juga tidak boleh diabaikan dalam membuang limbah di laut.

I. Laut Sebagai Sarana Pertempuran Dan Menundukan Lawan

Tujuan perang pada umumnya untuk menaklukan suatu negara lawan agar negara yang diserang mengikuti keinginan dari negara pemenang. Perang dapat berarti fisik dan non-fisik, yaitu adanya permusuhan antara dua negara atau lebih dengan menggunakan kekuatan bersenjata guna memperebutkan dominasi atas wilayah yang menjadi objek sengketa. Perang



biasanya disebabkan karena perebutan SDA, perbedaan ideologi, keinginan untuk memperluas wilayah kekuasaan, dan lain-lain. Perang dalam sejarah peradaban dunia merupakan realitas yang terjadi mulai zaman dahulu hingga sekarang.

Perang itu mencakup skala yang sangat luas, berhubungan langsung perselisihan antarnegara, yaitu suatu tindakan agresi yang dilakukan oleh angkatan perang suatu negara terhadap negara lain. Perang dapat terjadi karena adanya penyebab yang tidak mungkin diselesaikan dengan jalan damai (musyawarah untuk mufakat), sehingga memerlukan pembelaan dan perlindungan diri dari ancaman negara lain. Perang terjadi dikarenakan adanya aktifitas angkatan perang dari suatu negara yang dapat terjadi bersifat internasional dan nasional. Laut merupakan sarana yang cocok untuk melakukan peperangan sehingga negara dengan armada laut yang kuat dapat menguasai dunia, hal ini telah dibuktikan dengan negara Inggris yang dapat menguasai Malvinas dan USA yang mampu mengendalikan lautan Pasifik dengan kapal induknya. Dalam konflik bersenjata, disamping kekuatan udara maka laut juga dijadikan sarana untuk menyerang negara lain karena penggunaan armada laut dalam suatu operasi dapat berjalan dalam waktu yang relatif lama dibandingkan dengan operasi dengan menggunakan pesawat udara.





BAB 4

**PENGERTIAN, SUMBER HUKUM
DAN INSTITUSI PENEGAK
HUKUM TINDAK PIDANA DI LAUT**

A. Pengertian Tindak Pidana Di Laut

Hukum pidana merupakan salah satu subsistem hukum dari suatu negara, terdapat dua pengertian yang terkandung didalamnya yaitu pengertian hukum dan pidana. Hukum berfungsi melindungi kepentingan setiap individu dalam masyarakat berupa peraturan yang mengatur tentang kehidupan dan mempunyai sifat yang dapat dipaksakan oleh negara. Pidana dapat diartikan sebagai suatu penderitaan yang sifatnya khusus, dijatuhkan kepada pelanggar oleh kekuasaan yang diberi wewenang oleh negara sebagai penanggung jawab ketertiban umum. Penjatuhan pidana dikarenakan adanya pelanggaran yang dilakukan oleh seseorang atau korporasi terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam suatu negara, yang biasa disebut dengan istilah telah melakukan pelanggaran atau kejahatan.

Istilah tindak pidana merupakan ciri pada peristiwa hukum yang dibentuk dengan kesadaran yang mengandung pengertian dasar dalam ilmu hukum, sehingga harus diberikan arti yang jelas untuk membedakan dengan nomenklatur sehari-hari. Tindak pidana merupakan suatu pengertian abstrak yang bersumber dari peristiwa konkret dalam kehidupan masyarakat. Permasalahan pidana perlu mendapatkan perhatian bersama dikarenakan mengganggu ketenteraman hidup dalam masyarakat. Tindak pidana merupakan *the oldest social problem*, sebagaimana yang dijelaskan oleh Benedict S. Alper, bahwa tidak ada masalah sosial yang demikian lama mendapat perhatian dunia luas secara terus-menerus selain fenomena tindak pidana. Hal ini diperkuat pendapat *Seiichiro Ono*, yang menyatakan bahwa tindak pidana itu merupakan suatu masalah sosial yang tidak hanya menjadi masalah dalam masyarakat tertentu (nasional), akan tetapi menjadi masalah yang dihadapi oleh seluruh masyarakat di dunia (internasional), sehingga disebut *a universal phenomenon* (Arief, 2010).

Tindak pidana merupakan bentuk perilaku menyimpang yang ada dalam masyarakat, selalu ada dan melekat pada setiap bentuk masyarakat mulai dari yang primitif sampai modern.



Tindak pidana merupakan ancaman riil (nyata) dan juga merupakan ancaman potensial terhadap norma sosial yang mendasari kehidupan masyarakat. Perilaku menyimpang tersebut apabila tidak dikendalikan dapat berpotensi merusak kehidupan masyarakat yang sudah teratur, yang pada akhirnya menimbulkan pertentangan antarindividu maupun individu dengan masyarakat, dan antarmasyarakat. Perilaku ini merupakan ancaman potensial bagi berlangsungnya ketertiban sosial, sebagaimana yang dijelaskan oleh Marc Ancel bahwa tindak pidana itu adalah *a human and social problem*, artinya bahwa tindak pidana tidak hanya masalah sosial, namun demikian juga merupakan masalah kemanusiaan (Marc Ancel, 1965).

Pengertian tindak pidana itu merupakan istilah hukum Belanda *strafbaar feit* atau *delict*. Dalam kepustakaan hukum Indonesia disamping istilah tindak pidana juga dikenal istilah lain seperti perbuatan yang dapat dihukum, perbuatan yang boleh dihukum, pelanggaran pidana dan perbuatan pidana, dan lain sebagainya. Menurut Simons, pengertian tindak pidana adalah suatu perbuatan atau tindakan bertentangan dengan hukum, dilakukan oleh seseorang yang mampu bertanggung jawab dan diancam pidana oleh undang-undang (Moeljatno, 2005). Roeslan Saleh menjelaskan pengertian perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh ketentuan peraturan perundang-undangan pidana dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang (Roeslan Saleh, 1981). Marshal menjelaskan pengertian perbuatan pidana adalah suatu perbuatan yang berfungsi untuk melindungi masyarakat, dilarang oleh hukum dan terhadap pelanggarnya dapat dijatuhi hukuman berdasarkan ketentuan yang berlaku (Andi Hamzah, 1984).

Tindak pidana dapat diklasifikasikan menjadi tindak pidana materiil dan formil. Pengertian tindak pidana materiil adalah suatu perbuatan yang masuk kategori tindak pidana dan perbuatan tersebut dianggap telah ada (terjadi) apabila akibat yang dilarang dalam hukum sudah terlaksana, sedangkan tindak pidana formil dititikberatkan pada perbuatan dilarang



dalam hukum karena dianggap sebagai tindak pidana. Suatu perbuatan pidana dianggap telah selesai apabila perbuatan yang dilarang oleh hukum telah dilaksanakan dengan tidak perlu mempersoalkan akibat yang ditimbulkannya.

Berdasarkan aspek pelakunya, bahwa suatu tindak pidana dapat dibedakan atas tindak pidana ganda dan tunggal. Tindak pidana tunggal apabila cukup dilakukan dengan satu kali perbuatan sedangkan tindak pidana ganda apabila perbuatan tersebut dilakukan secara berulang-ulang. Perbuatan pidana juga dapat diklasifikasikan ke dalam delik biasa dan delik aduan. Proses hukum terhadap delik biasa tidak perlu adanya pengaduan terlebih dahulu untuk melakukan penyidikan dan penuntutan, sedangkan pada delik aduan bahwa suatu tindak pidana baru dapat dilakukan proses penyidikan dan penuntutan apabila terdapat pengaduan yang dilakukan oleh korban sebagai pihak yang dirugikan. Delik aduan dapat diklasifikasikan ke dalam delik yang memerlukan persyaratan secara absolut adanya pengaduan, sedangkan delik aduan relatif biasanya masih dalam lingkup keluarga seperti KDRT.

Tindak pidana dapat dibedakan atas unsur kesengajaan (*dollus*) dan ketidaksengajaan/kealpaan (*culpa*). Teori yang berkaitan dengan *dollus* terdiri atas teori pengetahuan (membayangkan) dan kehendak. Pengertian sengaja menurut teori kehendak sebagai sarana mewujudkan delik (unsur tindak pidana) dalam norma peraturan perundang-undangan, misalnya Anastasia menodongkan pisanya kepada Berta dan Anastasia menusuk dada hingga Berta mati. Perbuatan Anastasia dapat diklasifikasikan telah melakukan perbuatan dengan sengaja apabila terdapat niat untuk membunuh Berta. Pengertian *dollus* yang berkaitan dengan pengetahuan atau membayangkan ini muncul dari adanya pemikiran bahwa manusia itu tidak mungkin dapat menghendaki suatu akibat, yang dapat dilakukan hanyalah mengharapkan, menginginkan atau membayangkan akan adanya suatu akibat dari perbuatan yang telah dilakukannya. Perbuatan seseorang dapat diklasifikasikan telah melakukan perbuatan dengan sengaja



menurut teori ini apabila perbuatan yang dilakukan sesuai dengan yang dibayangkan sebelum perbuatan itu dilakukan.

Dalam hukum pidana terdapat 3 (tiga) macam kesengajaan, yaitu sengaja dilakukan dengan maksud, sengaja dilakukan dengan keinsyafan agar tujuannya dapat tercapai dan sengaja dilakukan dengan maksud kemungkinan dapat ditimbulkan kejahatan lain selain kejahatan pertama. Pengertian sengaja dengan maksud apabila pelaku tindak pidana sebelumnya memang menghendaki akibat dari perbuatannya. Kealpaan atau kelalaian itu posisinya terletak diantara unsur kesengajaan dan suatu kebetulan yang tidak diprediksi sebelumnya. Seseorang yang telah melakukan perbuatan tidak dengan sengaja namun perbuatan tersebut menimbulkan akibat yang diancam sanksi hukuman, padahal pelaku sebenarnya masih dapat melakukan tindakan lain yang tidak menimbulkan perbuatan yang diancam sanksi pidana, maka perbuatan tersebut dapat diklasifikasikan telah melakukan kelalaian. Kesadaran dan pengetahuan akan adanya akibat hukum yang dilarang hukum dari perbuatan yang telah dilakukannya itu merupakan unsur terpenting dari kealpaan.

Terdapat perbedaan yang mendasar antara kealpaan dengan kesadaran dan tidak dengan kesadaran. Perbuatan yang masuk dalam kategori dengan kesadaran apabila pelaku tindak pidana telah menduga (membayangkan) akan muncul dari akibat perbuatan yang telah dilakukan dan sudah berusaha melakukan pencegahan, namun demikian masih tetap terjadi perbuatan yang menimbulkan akibat hukum. Kealpaan tidak dengan kesadaran apabila pelaku tidak menduga akan muncul kejadian (tindakan) yang terdapat sanksi pidana, sedangkan seharusnya pelaku mempertimbangan akan ada akibat hukum terhadap tindakan yang telah dilakukannya.

Tindak pidana juga dibedakan atas pelanggaran terhadap larangan (delik komisi) dan perintah (delik omisi). Delik komisi merupakan suatu perbuatan pidana yang bentuknya berupa pelanggaran terhadap sesuatu yang dilarang oleh hukum, sedangkan delik omisi merupakan pelanggaran terhadap



perintah. Selain hal tersebut di atas, juga dapat dibedakan atas delik biasa dan yang dikualifikasikan. Tindak pidana sederhana yang tidak ada unsur yang memberatkan masuk kategori delik biasa, sedangkan apabila suatu tindak pidana terdiri atas unsur pidana pokok dan ada pemberatannya sehingga acaman sanksi pidana menjadi diperberat masuk kategori tindak pidana yang dikualifikasikan. Suatu tindak pidana harus memuat beberapa unsur yang dilarang oleh hukum dan peraturan perundang-undangan dalam suatu negara. Unsur tindak pidana dapat ditinjau dari aspek teoritis hukum dan aspek peraturan perundang-undangan. Aspek teoritis itu mengacu pada pendapat pakar hukum, sedangkan aspek peraturan perundang-undangan sesuai dengan rumusan yang terdapat pasal-pasal peraturan perundang-undangan.

Unsur tindak pidana yang ditinjau dari aspek peraturan perundang-undangan, adalah sebagai berikut:

1. Unsur Tingkah Laku.

Tingkah laku yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana adalah segala sesuatu tindakan yang dilarang untuk dilakukan dan apabila dilanggar akan dikenakan sanksi hukuman. Perbuatan tersebut harus dirumuskan secara eksplisit dalam norma peraturan perundang-undangan suatu negara. Tingkah laku merupakan unsur yang sifatnya mutlak, yang terdiri atas aktif (positif) dan pasif (negatif). Bentuk tingkah laku yang berupa gerakan tubuh atau sebagian dari tubuh masuk kategori aktif sedangkan yang tidak melakukan aktifitas berupa tingkah laku masuk kategori pasif.

2. Unsur Sifat Melawan Hukum.

Sifat melawan hukum itu merupakan suatu sifat yang tercela (terlarang) sehingga apabila dilakukan dapat dikenakan sanksi hukuman. Sifat melawan hukum itu bersumber dari peraturan perundang-undangan dan kehidupan manusia dalam bermasyarakat sehingga mempunyai sifat yang formil.

3. Unsur Kesalahan.

Kesalahan merupakan unsur tindak pidana mengenai keadaan psikis seseorang yang telah melakukan perbuatan,



yaitu keadaan yang menggambarkan kondisi kebatinan seseorang sebelum atau pada saat melakukan tindak pidana. Unsur kesalahan ini bersifat subjektif sehingga selalu melekat dalam diri seseorang yang telah melakukan perbuatan pidana.

4. Unsur Akibat Konstitutif.

Unsur akibat konstitutif muncul karena adanya norma hukum yang diundangkan oleh pejabat yang mempunyai kewenangan (DPR dan pemerintah), unsur ini terdapat pada hukum formil maupun akibat yang dihasilkan menjadi syarat selesainya tindak pidana tersebut (materiil).

5. Unsur Keadaan yang Menyertai.

Keadaan yang menyertai tindak pidana adalah suatu kondisi/keadaan yang ada pada saat tindak pidana tersebut terjadi, yang terdiri atas objek dan subjek tindak pidana, cara melakukan tindak pidana, tempat terjadinya tindak pidana, waktu kapan perbuatan pidana tersebut dilakukan, dan lain sebagainya.

6. Unsur Syarat Tambahan.

Syarat tambahan ini misalnya dalam delik aduan maka agar tindak pidana tersebut dapat diproses harus ada pengaduan dari orang yang menjadi korban atau orang yang berhak mengadu (orang yang dirugikan), apabila tidak ada walaupun perbuatan tersebut memang terjadi namun permasalahannya tidak dapat dilakukan proses hukum. Di samping itu, sebagai syarat tambahan adalah adanya unsur pemberat misalkan melakukan pencurian dengan diikuti perkosaan dan pembunuhan. Pasal pencurian merupakan pidana pokok sedangkan pasal perkosaan dan pembunuhan merupakan unsur pemberat. Unsur keadaan tertentu juga dapat menjadi syarat adanya unsur tambahan, seperti negara dalam keadaan darurat bencana alam, darurat penyakit, dan lain sebagainya.

Keberadaan hukum dalam suatu negara bertujuan menciptakan kemanfaatan, kepastian dan keadilan. Keberadaan hukum diharapkan dapat menertibkan dan mengatur kehidupan masyarakat sebagaimana yang dijelaskan Wirjono Prodjodikoro bahwa tujuan hukum adalah untuk menciptakan



kebahagiaan, keselamatan dan tata tertib dalam masyarakat (R. Soersono, 1992). Pemahaman dan perwujudan tindak pidana ini sangatlah perlu demi tercapainya kesejahteraan anggota masyarakat secara seimbang. Andi Hamzah menjelaskan tujuan hukum pidana adalah untuk memenuhi rasa keadilan, melakukan perlindungan terhadap masyarakat dan melindungi kepentingan individu dan masyarakat, serta HAM dan negara (Andi Hamzah, 2005).

Tindak pidana yang terjadi pada perairan (laut) merupakan pengertian tindak pidana di laut, tindak pidana ini tidak mungkin terjadi di daratan. Tindak pidana ini masuk kategori tindak pidana khusus karena *locus delictie* khusus terjadi di wilayah lautan. Kekhususan dalam tindak pidana ini dapat berupa jenis kesalahannya, sifat melawan hukum, subjek hukumnya, maupun unsur-unsur lainnya seperti waktu, tempat dan keadaannya. Oleh karena merupakan tindak pidana khusus, maka penyelesaiannya pun mempunyai kekhususan yaitu hukum materilnya tidak mengacu pada KUHP dan hukum formilnya terdapat penyimpangan dari KUHP.

Penyimpangan juga terjadi pada aparat penegak hukum serta jenis tindak pidana yang ditegakan, media atau sarana yang digunakan sebagai alat juga mempunyai kekhususan yaitu laut yang mempunyai sifat internasional. Tata cara melakukan tindak pidana pun tidak sama dengan di wilayah daratan yaitu menggunakan sarana kapal. Namun demikian, KUHP dalam situasi dan kondisi tertentu masih tetap diberlakukan, begitu juga dengan hukum acaranya (formil) masih tetap menggunakan KUHP. Macam-macam tindak pidana di Laut seperti perompakan, pencemaran lingkungan hidup, narkoba dan psikotropika, pelayaran, pengangkutan hasil hutan dengan menggunakan sarana kapal laut, tindak pidana kepabeanan, cukai, dan lain sebagainya. Tindak pidana di laut merupakan suatu perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai melawan hukum, *locus delictie* berada di zona lautan, yang masing-masing zona memiliki karakter dan perlakuan yang berbeda.



B. Peraturan Perundang-Undangan Yang Berkaitan dengan Penegakan Hukum di Laut

Dalam melakukan penegakan hukum di laut mampu dilakukan dengan prinsip kehati-hatian dengan perenungan yang mendalam, hal ini disebabkan dalam satu kejahatan atau pelanggaran terdapat lebih dari satu institusi ayng menanganinya. Keadaan ini sering memunculkan perbedaan persepsi kewenangan yang disebabkan adanya kecenderungan adanya ego sektoral dari masing-masing instansi penegak hukum di laut. Perbedaan tersebut sangat memungkinkan terjadinya miskordinasi yang pada akhirnya menjadi tidak efisien dalam penyelesaian permasalahan penegakan hukum dan keamanan di laut. Berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan laut adalah sebagai berikut:

1. Ordonantie (Undang-Undang) Lautan Territorial dan Lingkungan laut Larangan (Maritim) 1939 (*Territorial Zee en Maritime Kringen Ordonantie 1939*), Statblat Nomor 442.
2. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontingen Indonesia, (LNRI Tahun 1973 Nomor 1, TLNRI Nomor 2994).
3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, (LNRI Tahun 1983 Nomor 44, TLNRI Nomor 3260).
4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982, (LNRI Tahun 1985 Nomor 76, TLNRI Nomor 3319).
5. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, (LNRI Tahun 1990 Nomor 49, TLNRI Nomor 3419).
6. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1992 tentang Karantina Hewan Ikan dan Tumbuhan (LNRI Tahun 1992 Nomor 56, TLNRI Nomor 3482).
7. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (LNRI Tahun 1996 Nomor 73, TLNRI Nomor 3647).
8. Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan (LNRI Tahun 2000 Nomor 13, TLNRI Nomor 3929).



9. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 Tentang Kenavigasian (LNRI Tahun 2000 Nomor 160, TLNRI Nomor 4001).
10. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi (LNRI Tahun 2001 Nomor 136, TLNRI Nomor 4152).
11. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang Kepelabuhan (LNRI Tahun 2001 Nomor 127, TLNRI Nomor 4145).
12. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI (LNRI Tahun 2002 Nomor 2, TLNRI Nomor 4168).
13. Undang-Undang Nomor 31 tahun 2004 Tentang Perikanan, (LNRI Tahun 2004 Nomor 118, TLNRI Nomor 4433).
14. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang Tentara Nasional Indonesia (LNRI Tahun 2004 Nomor 127, TLNRI Nomor 4439).
15. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang- Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (LNRI Tahun 2006 Nomor 93, TLNRI Nomor 4661).
16. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, (LNRI Tahun 2007 Nomor 68, TLNRI Nomor 4725).
17. Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (LNRI Tahun 2007 Nomor 84, TLNRI Nomor 4739).
18. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2007 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai (LNRI Tahun 2007 Nomor 105, TLNRI Nomor 4755).
19. Undang-Undang Nomor 44 Tahun 2007 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 2000 Tentang Perdagangan Kawasan bebas dan pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang (LNRI Tahun 2007 Nomor 130, TLNRI Nomor 4775).



20. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang- Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (LNRI Tahun 2008 Nomor 59, TLNRI Nomor 4844).
21. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, (NRI Tahun 2008 Nomor 64, TLNRI Nomor 4849).
22. Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 tentang Wilayah Negara, (LNRI Tahun 2008 Nomor 177, TLNRI Nomor 4925).
23. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, (LNRI Tahun 2009 Nomor 140, TLNRI Nomor 5059).
24. Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 tentang Perubahan Atas Undang- Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, (LNRI Tahun 2009 Nomor 154, TLNRI Nomor 5073).
25. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Cagar Budaya (LNRI Tahun 2010 Nomor 130, TLNRI Nomor 5168).
26. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Keimigrasian (LNRI Tahun 2011 Nomor 52, TLNRI Nomor 5216).
27. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan (LNRI Tahun 2014 Nomor 294, TLNRI Nomor 5603).
28. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 Tentang Cipta Kerja (LNRI Tahun 2020 Nomor 245, TLNRI Nomor 6573).
29. dan lain-lain.

C. Pelanggaran dan Kejahatan di Laut

KUHP membagi tindak pidana berdasarkan atas perbedaan yang prinsipil dalam klasifikasi kejahatan dan pelanggaran, namun tidak dirumuskan secara jelas dan eksplisit. Pada akhirnya para pakar hukum menetapkan sendiri perbedaannya sesuai sudut pandang yang digunakan. Pelanggaran dan kejahatan itu dapat diklasifikasikan sebagai suatu tindak pidana. Pasal 1 ayat (1) KUHP menjelaskan bahwa seseorang itu dapat dijatuhi hukuman apabila memenuhi persyaratan tertentu, adalah bahwa terdapat suatu norma pidana tertentu dalam perturan perundang-undangan tersebut, dan harus sudah



diundangkan (dinyatakan berlaku) sebelum tindak pidana tersebut terjadi (dilakukan). Dengan kata lain, ketentuan pidana tidak dapat dikenakan pada perbuatan yang telah dilakukan sebelum ketentuan pidana dalam undang-undang tersebut diundangkan (asas legalitas). Asas ini memberikan batasan secara limitatif baik waktu maupun tempat kejadian perkaranya, suatu perkara dikategorikan sebagai pelanggaran dan kejahatan apabila sudah diundangkan sehingga menjadi hukum positif suatu negara.

Kejahatan merupakan *rechtdelict* atau suatu perbuatan melanggar hukum yang dirasakan dapat mencederai rasa keadilan masyarakat, seperti perbuatan mencuri, merampok, membunuh, dan lain sebagainya. Kejahatan merupakan perbuatan yang melanggar ketentuan yang sudah ditetapkan sebagai tindakan yang dilarang dalam peraturan perundang-undangan, atau perbuatan melawan perintah yang telah ditetapkan sebagai kaidan (norma) hukum yang berlaku dalam masyarakat oleh penguasa yang mempunyai kewenangan dalam bidangnya. Kejahatan itu dapat dikatakan sebagai perbuatan yang bertentangan dengan norma undang-undang yang telah disahkan oleh pejabat yang mempunyai kewenangan dalam bidang tersebut. Pelanggaran merupakan suatu perbuatan yang bersifat melawan hukum, perbuatan tersebut baru dapat dikategorikan telah melakukan perbuatan melawan hukum apabila terdapat norma yang menentukan bahwa perbuatan tersebut masuk kategori perbuatan melawan hukum. Pengertian pelanggaran sebagaimana yang dijelaskan oleh Wirjono Prodjodikoro merupakan suatu *overtredingen*, maksudnya perbuatan melawan hukum atau melanggar sesuatu yang berkaitan dengan hukum (Prodjodikoro, 2003). Pelanggaran dapat diklasifikasi ke dalam pelanggaran terhadap keamanan umum bagi barang, orang dan kesehatan pada umumnya.

Pelanggaran itu merupakan *wetsdelict* yaitu merupakan perbuatan yang dapat diklasifikasikan sebagai tindak pidana karena telah melanggar peraturan perundang-undangan dalam



suatu negara. Norma pelanggaran harus dirumuskan secara eksplisit terlebih dahulu untuk dapat menetapkan perbuatan seseorang tersebut dapat dikategorikan telah melakukan perbuatan pidana. Sebagai contoh pelanggaran adalah kewajiban menggunakan helm pelindung keamanan, memakai masker pada saat berada di tempat umum atau kewajiban membawa surat (dokumen) tertentu seperti pasport, KTP, dan lain sebagainya. Pelanggaran itu dapat bersifat khusus, maksudnya dapat diterapkan dalam suatu wilayah tertentu (bersifat teritorial) dan tidak harus berlaku secara nasional. Kekhususan lain dari pelanggaran adalah aturan yang dikenakannya, bahwa dapat dikategorikan sebagai tindakan pelanggaran apabila suatu tindakan yang dianggap suatu pidana.

Terdapat perbedaan yang signifikan antara pengertian pelanggaran dengan kejahatan dalam KUHP. Perbuatan yang bertentangan dengan kepentingan umum masuk kategori dalam kejahatan, sedangkan perbuatan yang melanggar larangan atau tidak mentaati suatu perintah yang ditentukan oleh pejabat negara yang bewenang menentukan atau penguasa negara masuk kategori kejahatan. Dalam KUHP terdapat 3 (tiga) macam kejahatan, adalah sebagai berikut:

1. Kejahatan terhadap keamanan negara, seperti penyerangan terhadap Presiden atau Wapres sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 104 KUHP, Penganiayaan terhadap Presiden atau Wapres sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 131 KUHP, Penghinaan terhadap Presiden dan Wapres sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 134 KUHP,
2. Kejahatan terhadap harta dan benda seperti pencurian sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 362 s/d 367 KUHP, pemerasan sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 368 s/d 371 KUHP, perusakan sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 406 s/d 412 KUHP.
3. Kejahatan terhadap badan dan nyawa orang seperti penganiayaan dan pembunuhan, sebagaimana dirumuskan



dalam norma Pasal 338 KUHP.

Pelanggaran yang diatur dalam KUHP dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa hal, adalah sebagai berikut:

1. Pelanggaran yang berkaitan dengan keamanan umum bagi orang, barang dan kesehatan sebagaimana di atur dalam norma Pasal 489 s/d 502 KUHP.
2. Pelanggaran yang berkaitan dengan ketertiban umum, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 503 s/d 520 KUHP.
3. Pelanggaran yang berkaitan dengan kekuasaan umum, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 521 S/d 528 KUHP.
4. Pelanggaran yang berkaitan dengan kedudukan warga, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 529 s/d 530 KUHP.
5. Pelanggaran yang berkaitan dengan orang yang perlu ditolong, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 531 KUHP.
6. Pelanggaran yang berkaitan dengan kesopanan, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 532 s/d 547 KUHP, dan seterusnya.

Perbedaan antara pelanggaran dengan kejahatan, bahwa kalau kejahatan diatur dalam Ketentuan Buku Kedua KUHP, sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku Ketiga KUHP. Jenis pemidanaan dalam kejahatan adalah pidana penjara maksimal seumur hidup dan kurungan sedangkan dalam pelanggaran hanya dengan kurungan paling lama 1 (satu) tahun dan apabila dengan pemberatan ditambah 4 (empat) bulan. Pembuktian bentuk kesalahan kesengajaan/kealpaan dalam kejahatan harus dibuktikan dalam proses pemeriksaan di pengadilan, sedangkan dalam pelanggaran tidak perlu dibuktikan. Percobaan melakukan kejahatan dapat dipidana, sedangkan percobaan melakukan pelanggaran tidak dapat dipidana. Masa daluarsa dalam kejahatan adalah 2 (dua) tahun, sedangkan dalam pelanggaran adalah 1 (satu) tahun.

D. Subjek Hukum Tindak Pidana di Laut

Subjek hukum internasional meliputi perorangan, negara, Tahta Suci Vatikan, organisasi internasional dan pemberontak. Pengertian yang agak berbeda disampaikan oleh F. Sugeng



Istanto menjelaskan bahwa subjek hukum internasional terdiri atas individu, negara, dan organisasi internasional (Istanto, 2014). Perbedaannya terletak pada tidak dimasukkannya Tahta Suci Vatikan dan pemberontak dalam subjek hukum internasional. Dalam melakukan aktifitas masing-masing subjek hukum mempunyai hak dan kewajiban (pembawa hak dan kewajiban). Pemegang hak dan kewajiban itu menurut hukum internasional disebut subjek hukum sehingga dapat melakukan hubungan hukum. Subjek hukum internasional itu merupakan pemegang hak dan kewajiban dalam pandangan hukum internasional (Parthiana, 1990).

Setiap subjek hukum internasional memiliki tingkatan yang berbeda berkaitan dengan hak dan kewajiban. Negara mempunyai hak dan kewajiban yang berbeda apabila dibandingkan dengan individu maupun korporasi (organisasi internasional). Negara merupakan subjek hukum internasional yang pertama dan karena itu memiliki hak dan kewajiban penuh sedangkan individu tidak memiliki hak dan kewajiban penuh. Menurut Martin Dixon (2000), yang dapat dikategorikan sebagai subyek hukum internasional adalah suatu badan yang mempunyai kemampuan melakukan perbuatan hukum dengan segala macam hak dan kewajibannya dan akan menimbulkan wewenang hukum (internasional). Untuk menjadi subjek hukum internasional, suatu entitas harus memiliki personalitas hukum sehingga diperlukan beberapa kecakapan. Kecakapan personalitas berkaitan dengan kemampuan mendukung hak dan kewajiban internasional, mampu melakukan tindakan tertentu yang bersifat internasional, dan mampu menjadi pihak dalam pembentukan perjanjian internasional. Di samping itu, subjek hukum dapat berpartisipasi dalam keanggotaan organisasi (korporasi) internasional, memiliki kekebalan diplomatik, dan mampu melakukan penuntutan terhadap pihak-pihak yang telah melakukan pelanggaran terhadap kewajiban internasional.



1. Negara

Dalam arti klasik bahwa negara merupakan subyek hukum internasional paling tua usianya dan paling utama dikarenakan mempunyai kemampuan mengadakan hubungan hukum dalam segala bidang kehidupan manusia. Negara dapat berperan aktif menjalin hubungan internasional dengan mengadakan perjanjian, baik bersifat bilateral maupun multilateral dengan negara lain. Negara baru dapat menjadi subjek hukum internasional apabila mempunyai kedaulatan dalam suatu wilayah. Suatu entitas sebagaimana yang dijelaskan dalam Konvensi Montevideo Tahun 1949, bahwa yang dapat bertindak selaku negara apabila memiliki wilayah (teritorial), pemerintahan, penduduk yang tetap serta mempunyai kemampuan menjalin hubungan kerja sama dengan negara lain (Kusumaatmadja dan ETTY R. AGOES, 2003).

2. Organisasi Internasional

Malcolm Shaw (2008) mengatakan bahwa, *International organisation shave played a crucial role in the sphere of international personality*, yang dapat diartikan bahwa organisasi internasional memiliki peran penting terhadap subjek hukum internasional. Organisasi internasional bukan merupakan fenomena baru dalam tatanan masyarakat internasional, proses berdirinya didorong keinginan untuk meningkatkan dan melembagakan kerjasama internasional secara permanen dalam rangka mencapai tujuan bersama. Suatu organisasi internasional apabila belum mampu menunjukkan kemandiriannya maka belum dapat diklasifikasikan sebagai subyek hukum internasional. Gagasan untuk membentuk organisasi internasional ini dikarenakan adanya pendapat Hugo Grotius yang menyatakan bahwa ketika penyelesaian masalah dalam pengadilan memperoleh kegagalan maka akan terjadi suatu peperangan sehingga untuk mencegahnya diperlukan organisasi internasional. Organisasi internasional dapat diklasifikasikan dalam beberapa hal, adalah sebagai berikut:



- a. Organisasi internasional yang memiliki tujuan bersifat umum dengan keanggotaan secara global (melibatkan hampir seluruh negara), sebagai contoh adalah PBB.
- b. Organisasi internasional yang memiliki tujuan bersifat spesifik dengan keanggotaan global, seperti IMF, Bank Dunia, ILO, dan lain sebagainya.
- c. Organisasi internasional mempunyai maksud dan tujuan bersifat global, namun keanggotaannya bersifat regional seperti Uni Eropa, ASEAN, dan lain sebagainya (Sefriani, 2010).

3. Korporasi Internasional

Korporasi internasional masih menjadi perdebatan apakah masuk kategori sebagai subjek hukum internasional atau tidak masuk. Beberapa pakar hukum memasukan sebagai subjek hukum dan ada pula yang tidak memasukan tergantung paradigma yang digunakan. Suatu korporasi yang bersifat internasional harus terlebih dahulu diakui sebagai subjek hukum oleh masyarakat internasional, baru kemudian dapat dibebani hak dan kewajiban sebagai *international personality* (Kusumaatmadja, 1990). Suatu korporasi dapat bertindak selaku *international personality* apabila kedudukannya diatur dalam hukum internasional. Perkembangan politik dunia dewasa ini yang sangat dinamis menjadikan subjek hukum internasional bertambah sehingga merubah konsepsi tentang hukum internasional itu hanya berlaku bagi hubungan antarnegara, sehingga saat ini muncul konsepsi subjek hukum yang bukan negara seperti organisasi internasional, person (individu) dan NGOs (Boer Mauna, 2011). Korporasi internasional dewasa ini eksistensinya tidak perlu diragukan lagi, pada beberapa kasus organisasi internasional melakukan kerjasama dengan negara (misalnya antara Indonesia dengan Bank Dunia), korporasi internasional dengan korporasi internasional (misalnya kerja sama antara IMF dan ADB). Kerjasama tersebut kemudian melahirkan hak dan kewajiban masing-masing pihak selaku subjek hukum, yang pada akhirnya akan mempengaruhi



struktur, substansi, eksistensi dan ruang lingkung hukum internasional itu sendiri (Sefriani, 2010).

4. Individu

Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia (HAM) yang dilakukan pada tanggal 10 Desember 1948 menjelaskan bahwa deklarasi tersebut agar dapat dioperasionalkan dalam tata kehidupan bernegara diperlukan beberapa konvensi yang menyatakan bahwa person (individu) dapat bertindak selaku subjek hukum internasional secara mandiri (Kusumaatmadja dan Ety R. Agoes, 2003). Pada awal masa pertumbuhan hukum internasional, individu hanya sebagai subyek hukum nasional, sedangkan dalam perkembangannya sudah memberikan hak dan memikulkan kewajiban berdasarkan hukum secara langsung. Individu juga dapat dimintakan pertanggungjawaban secara langsung atas tindakan yang di duga merupakan pelanggaran atas kaidah hukum internasional.

Individu dapat bertindak sebagai subjek hukum internasional atau memiliki *international personality* terlihat pada Peradilan Tokyo dan Nurenberg. *International Law Commission* dalam *Draff Code of Crimes Against the Peace and Security of Mankind 1987* menyatakan bahwa suatu individu itu merupakan person dalam hukum internasional. Individu dapat dijadikan subjek hukum internasional dikarenakan dapat melakukan kejahatan terhadap kemanusiaan, genosida, kejahatan perang dan lain sebagainya. Kelemahan individu sebagai subjek hukum internasional adalah tidak dapat menuntut untuk menguasai suatu wilayah, tidak dapat melakukan perjanjian internasional dan tidak dapat memiliki pasukan bersenjata (*belligerend*). Individu dalam hukum internasional diperbolehkan mempunyai kekayaan yang harus dilindungi oleh hukum internasional, serta dapat menuntut kompensasi apabila mendapat perlakuan tertentu yang berkaitan dengan tindak pidana dan kontrak internasional. Individu juga harus bertanggung jawab terhadap apa yang telah dilakukan seperti genosida, kejahatan kemanusiaan, kejahatan perang dan kejahatan terhadap



perdamaian (Kaczorowska, 2002).

E. Institusi Penegak Hukum Terhadap Tindak Pidana di Laut

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki zona laut yang sangat luas dengan ribuan pulau, baik pulau kecil yang tidak dihuni penduduk maupun pulau besar dengan penduduk yang padat. Indonesia memiliki kurang lebih 13.500 pulau yang mempunyai cakupan seluas 3000 mil laut, yang terbentang dari Meraoke yang ada di papua sampai Pulau Sabang yang berada di propinsi Banda Aceh dengan kandungan SDA yang sangat melimpah. Namun demikian, SDA yang melimpah tersebut belum mampu dijaga, dieksplorasi dan eksploitasi secara optimal guna kesejahteraan rakyat dan bangsa Indonesia. Pada dekade akhir ini terjadi peningkatan pemanfaatan perairan Indonesia dengan mengeksplorasi dan eksploitasi terhadap potensi ekonomi yang ada dengan peningkatan kegiatan sarana dan prasarana transportasi laut, yang pada akhirnya secara ekuivalen juga terjadi peningkatan pelanggaran dan tindak pidana di laut.

Gangguan keamanan yurisdiksi laut Indonesia yang paling utama dan dengan frekuensi cukup tinggi adalah gangguan terhadap pelayaran penumpang dan barang. Selat Malaka yang memiliki laut panjang dan sempit apabila dibandingkan dengan selat-selat lainnya merupakan salah satu jalur pelayaran yang padat di dunia. Lebih kurang 50 ribu kapal setiap tahunnya melewati selat Malaka dengan membawa barang-barang yang diperjualbelikan dalam dunia internasional, yang separonya merupakan hasil produksi berupa gas dan minyak bumi. Kondisi seperti ini mempunyai potensi ekonomi yang cukup bagus, namun juga berpeluang terjadinya tindak pidana seperti perompakan, pembajakan, perdagangan Narkoba, dan lain sebagainya. Potensi kejahatan di selat Malaka paling tinggi apabila dibandingkan dengan selat lain yang ada di Indonesia ini, bahkan dengan perairan yang ada di seluruh dunia.

Institusi penegak hukum di laut yang dimiliki oleh bangsa Indonesia terdiri atas tiga belas lembaga, yang terdiri atas 6 (enam) lembaga mempunyai satuan tugas operasi (TNI AL, Polri,



Bea Cukai, Kementerian Perhubungan, Bakorkamla, Kementerian Kelautan dan Perikanan), sedangkan yang tidak memiliki unsur operasi terdiri atas 7 (tujuh) lembaga, meliputi Kementerian Kehutanan, Kementerian Lingkungan Hidup, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral, Pemerintah Daerah dan Badan Narkotika Nasional. Indonesia sebagai negara maritim yang besar dalam melakukan penegakan hukum masih bersifat sektoral (kurang solid) sehingga hasil yang dicapai kurang optimal. Indonesia belum memiliki satu lembaga tunggal seperti Coast Guard atau Coast Maritim seperti di Amerika, Jepang dan Tiongkok. Kondisi seperti ini mengakibatkan terjadi tumpang tindih dalam penanganan tindak pidana di laut, padahal kita harus menyadari arti penting laut bagi bangsa Indonesia sehingga senantiasa harus di jaga dan dilindungi.

Keamanan maritim tidak dapat dipisahkan dengan kedaulatan negara yang merupakan bagian integral dalam mempertahankan eksistensi suatu negara. Penguasaan dan pengelolaan SDA merupakan hak mutlak dari suatu negara, sehingga diperlukan upaya yang sistematis dan terencana dalam rangka kesejahteraan dan kemakmuran bangsa Indonesia. Keamanan maritim perlu diupayakan secara integral yang terencana dan rutin oleh masing-masing instansi selaku pemangku kepentingan dalam bidangnya sebagaimana tugas pokok yang diembannya. Pengintegrasian tersebut sangat diperlukan dalam menjaga, mengawasi dan mencegah terhadap tindakan pelanggaran hukum dan keselamatan pelayaran serta aktifitas pemerintahan dan masyarakat dalam zona perairan Indonesia sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 3 Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 tentang Badan Koordinasi Keamanan Laut. Untuk merealisasikannya, harus melibatkan segenap komponen bangsa, yaitu TNI, Kemeterian Hukum dan HAM, Kementerian Perhubungan, Kejaksaan Agung, Kementerian Keuangan, dengan membentuk Bakorkamla sebagaimana diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 81 Tahun 2005 Tentang Bakorkamla.



Bakorkamla diketuai oleh Panglima TNI dengan keanggotaan terdiri atas Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian Hukum dan HAM, Kejaksaan agung, Kapolri dan Kepala Staf TNI AL. Lembaga ini mempunyai tugas mengkoordinasikan operasional keamanan laut dan memecahkan permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran hukum di laut. Di samping itu, juga melakukan kerja sama dengan negara lain dalam rangka menjamin pelaksanaan operasi keamanan laut secara efektif dan efisien. Eksistensi lembaga ini masih kurang efektif sehingga hasilnya tidak optimal, disebabkan masing-masing institusi berjalan sesuai perencanaan masing-masing yang disesuaikan dengan tugas pokok dan kewenangannya, sehingga membingungkan masyarakat pengguna laut. Pengelolaan laut Indonesia apabila ditelusuri dari pendekatan sejarah bahwa sistem pengamanan laut dengan memberikan kewenangan kepada banyak instansi serta mempertimbangkan keterbatasan kemampuan dalam melaksanakan tugas kurang efektif. Peraturan perundang-undangan yang telah ada memberikan kewenangan kepada masing-masing institusi tersebut sesuai dengan tugas pokoknya.





BAB 5

PENEGAKAN HUKUM DAN KEDAULATAN LAUT

A. Pengertian Penegakan Hukum di Laut

Penegakan hukum merupakan penerjemahan dari perkataan *law enforcement* ke dalam bahasa Indonesia, yang dapat dilakukan pada zona darat, laut maupun udara yang masuk dalam yurisdiksi suatu negara. Penegakan hukum di laut merupakan suatu proses dalam rangka melakukan upaya penegakan di zona laut sehingga hukum dalam suatu negara dapat berjalan sesuai mekanisme yang berlaku atau norma hukum dapat berfungsi secara riil dalam masyarakat. Hukum itu berfungsi sebagai pedoman berperilaku manusia dalam rangka melakukan kehidupan sosial dalam masyarakat. Mochamad Munir (1999) menjelaskan konsepsi penegakan hukum itu sebagai kegiatan dalam rangka menerapkan hukum pada peristiwa hukum yang terjadi dalam masyarakat, yang berupa penyimpangan perilaku dan pelanggaran terhadap norma hukum yang ada dalam masyarakat. Penegakan hukum harus dapat memberikan jaminan terlaksanannya kepastian hukum dan keadilan bagi para pihak yang sedang mencari keadilan, sehingga dibutuhkan aparat penegak hukum yang profesional, berkualitas, berintegritas moral yang tinggi dan bebas dari pengaruh pihak manapun. Penegakan hukum merupakan keseluruhan rangkaian kegiatan yang dilakukan oleh aparat penegakan hukum dalam rangka terciptanya keadilan dan norma hukum dalam masyarakat, serta dapat menciptakan ketenteraman, kepastian hukum, serta perlindungan terhadap martabat manusia sebagaimana yang diamanatkan oleh Konstitusi bangsa Indonesia (UUDNRI 1945).

Penegakan hukum dapat ditinjau dari aspek subjek dan objek hukum. Penegakan hukum apabila ditinjau dari subjeknya, dapat dilakukan oleh subjek hukum yang luas dan terbatas atau dalam arti sempit. Penegakan hukum yang melibatkan semua subjek hukum masuk dalam kategori penegakan hukum secara luas. Semua pihak yang melaksanakan ketentuan peraturan perundang-undangan, baik melakukan maupun tidak melakukan perbuatan sesuatu dapat dikategorikan telah melakukan penegakan hukum. Penegakan



hukum dalam arti sempit diartikan sebagai upaya dari aparaturnya penegakan hukum dalam rangka menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum yang telah disahkan bersama antara pemerintah dan DPR dapat berjalan sebagaimana mestinya (sesuai dengan mekanisme yang berlaku). Aparaturnya penegak hukum dalam rangka memastikan tegaknya hukum dalam masyarakat apabila diperlukan diberikan kewenangan untuk melakukan tindakan upaya paksa.

Penegakan hukum dapat ditinjau dari subjek yang menjadi ruang lingkup kajiannya, yang meliputi penegakan hukum dalam arti luas dan sempit. Penegakan terhadap nilai keadilan yang terdapat dalam norma peraturan perundang-undangan dan norma yang ada dalam masyarakat masuk kategori penegakan hukum dalam arti luas, sedangkan penegakan terhadap norma hukum tertulis (peraturan formal) saja masuk kategori penegakan hukum dalam arti sempit. Upaya menjadikan hukum sebagai pedoman perilaku masyarakat dalam melakukan setiap perbuatan hukum merupakan konsepsi penegakan hukum. Penegakan yang dilakukan meliputi aspek materil (hukum materil) dalam arti luas dan formil (hukum acara) yang sempit, yang dilakukan oleh para pihak yang terlibat di dalamnya serta aparat penegak hukum yang diberikan kewenangan oleh undang-undang guna menjamin terlaksananya fungsi hukum dalam masyarakat tersebut.

Penegakan hukum itu merupakan suatu proses kebijakan, sehingga penegakan hukum pada hakekatnya identik dengan penegakan kebijakan. Proses dalam melakukan penegakan hukum merupakan suatu rangkaian kegiatan yang panjang, terdiri atas tahap formulasi, aplikasi, dan eksekusi. Tahap formulasi atau pembuatan peraturan perundang-undangan yang diperankan oleh badan legislatif (Pemerintah dan DPR) masuk ke dalam penegakan hukum *in abstracto*, tahap aplikasi yang sering disebut tahap kebijakan yudikatif diperankan oleh aparat penegak hukum mulai tahap penyidikan (Polri), penuntutan (Kejaksaan) dan persidangan (Peradilan), sedangkan tahap pelaksanaan hukuman pidana secara konkrit sering disebut



dengan kebijakan eksekusi atau administratif (Prasetyo & Abdul Halim, 2005). Barda Nawawi Arief menjelaskan bahwa perlindungan terhadap masyarakat dapat dilakukan dengan menggunakan sarana penegakan hukum, terdapat 4 (empat) aspek yang harus mendapatkan perhatian, adalah sebagai berikut:

1. Penegakan hukum bertujuan menanggulangi kejahatan yang terjadi dalam masyarakat, hal ini diperlukan karena masyarakat memerlukan perlindungan dari perbuatan yang bertentangan dengan norma sosial yang berpotensi merugikan dan membahayakan masyarakat.
2. Penegakan hukum pidana harus berusaha mengubah dan memperbaiki perilaku menyimpang yang dilakukan oleh sebagian masyarakat dikarenakan masyarakat memang memerlukan perlindungan, sehingga pelaku yang menyimpang tersebut kembali menjadi manusia yang baik dan berguna (patuh pada hukum dan peraturan perundang-undangan).
3. Penegakan hukum harus mampu mencegah terhadap perlakuan sewenang-wenang yang dilakukan oleh aparat pelaksana hukum, dikarenakan masyarakat memang memerlukan perlindungan terhadap potensi adanya perilaku menyimpang dalam menjatuhkan sanksi yang dilakukan oleh pemegang kekuasaan dalam bidang penegakan hukum.
4. Penegakan hukum harus dapat menyelesaikan konflik yang ada dalam masyarakat yang disebabkan oleh kejahatan yang dilakukan sehingga tercapai rasa kedamaian dan ketenteraman dalam masyarakat, hal ini disebabkan masyarakat memang memerlukan perlindungan terhadap keselarasan dan ketenteraman dari berbagai kepentingan sebagai akibat dari kejahatan tersebut (Arief, 1998).

Norma dalam masyarakat harus ditegakkan dengan menggunakan sarana peraturan perundang-undangan (formil dan materiil), sehingga mempunyai kekuatan mengikat dengan sanksi yang berupa pemidanaan. Undang-undang yang dibuat oleh lembaga yang bawenang menciptakan hukum dengan



bentuk tertulis dapat dikategorikan sebagai hukum formil, sedangkan nilai keadilan yang hidup dan berkembang dalam masyarakat pada hakekatnya merupakan hukum materiil. Nomenklatur tentang penegakan hukum dan penegakan keadilan sering dibedakan dalam masyarakat, bahwa penegakan hukum dalam arti sempit berhubungan dengan *law enforcement*, sedangkan penegakan keadilan itu merupakan penegakan hukum dalam arti luas. Dalam masyarakat sering dibedakan antara konsep pengadilan hukum (*court of law*) yang bersifat normatif dan pengadilan yang bertujuan menciptakan keadilan (*court of justice*) yang bersifat sosiologis. Dalam masyarakat terdapat adagium *fiat justitia et pereat mundus* yang artinya walaupun bumi ini runtuh maka hukum tetap harus ditegakan. Pengertian ini pada intinya bukanlah berarti hanya penegakan terhadap norma yang ada dalam hukum itu sendiri, melainkan penegakan terhadap nilai keadilan yang terkandung dan berkembang dalam masyarakat.

Sebagai contoh dalam rangka memberikan pemahaman terhadap perkara di atas adalah yang berkaitan dengan doktrin tugas hakim. Dalam proses pembuktian bahwa doktrin hukum yang berhubungan dengan tugas hakim dalam proses pidana tidak sama dengan perdata (terdapat perbedaan). Hakim cukup menemukan kebenaran formil dalam perkara perdata, sedangkan dalam kasus pidana wajib mencari kebenaran materiil yang menyangkut keadilan masyarakat dan para pihak yang terlibat di dalamnya. Namun demikian, pada hakikatnya tugas hakim baik dalam bidang pidana maupun perdata dalam mewujudkan nilai keadilan masyarakat wajib mencari dan menemukan kebenaran materiil. Pada tataran ideal seharusnya muatan isi penegakan hukum berupa penegakan keadilan, sehingga antara penegakan hukum dan penegakan terhadap keadilan itu sebagaimana dua sisi dalam mata uang yang sama.

Penegakan hukum dalam masyarakat harus mencakup *peace maintenance* dan tidak hanya mencakup *law enforcement*, karena pada dasarnya penegakan hukum itu merupakan proses penyesuaian nilai-nilai, pola perilaku riil (nyata),



dan keadaan (situasi) yang bertujuan menciptakan kedamaian yang hakiki dalam masyarakat. Tugas utama dari penegakan hukum adalah menciptaka keadilan, kepastian dan kemanfaatan dalam masyarakat sebagaimana yang dijelaskan oleh Gustaf Radbruch. Pendekatan yang digunakan dalam melakukan penegakan hukum suatu negara biasanya menggunakan pendekatan preventif (pencegahan) dan represif (penindakan). Pendekatan preventif pada umumnya dilakukan oleh kepolisian sebagaai bagian dari eksekutif guna mencegah agar tidak terjadi pelanggaran hukum dalam masyarakat, sedangkan pendekata represif dengan melakukan penindakan terhadap pelangar hukum itu sendiri. Hukum agar dapat berlaku efektif dalam masyarakat sebelum terjadi pelanggaran perlu diupayakan pencegahan secara preventif oleh organ pemerintah yang bergerak dalam bidang yustisionil, sedangkan operasionalnya dalam melakukan penegakan hukum diemban oleh beberapa lembaga yang secara organisasional terpisah antara satu dengan lainnya. Lembaga tersebut meliputi Polri selaku penyidik, kejaksaan selaku penuntut, Mahkamah Agung dengan jajaran dibawahnya selaku pegadil, serta lembaga pemasyarakatan yang berfungsi melakukan rehabilitasi terhadap para nara pidana.

Dalam melakukan penegakan hukum terdapat beberapa asas yang digunakan sebagai pegangan seperti proses peradilan yang cepat, sederhana dan dengan biaya yang ringan sering. Asas ini sering didengungkan dalam proses peradilan dan merupakan salah satu asas dalam sistem peradilan Indonesia namun realitasnya masih jauh dari yang diharapkan. Penegakan hukum sampai dengan sekarang dirasakan belum memberikan rasa keadilan dan berpihak pada masyarakat. Dalam proses peradilan apabila memperhatikan beberapa pemberitaan di berbagai media masa masih ditemui sikap dan perilaku aparat penegak hukum yang tidak terpuji sehingga merugikan masyarakat dan keluarga korban. Harus diakui dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara bahwa masih banyak masyarakat melakukan hal-hal yang bertentangan dengan



hukum sehingga merusak norma sosial kemasyarakatan. Misalnya mempengaruhi aparat penegak dengan memberikan ancaman, suap, gratifikasi atau secara terstruktur melakukan pelemahan terhadap proses penegak hukum dengan melakukan perubahan terhadap peraturan perundang-undangan yang ada sehingga para pelanggar dapat lolos dari jeratan hukum.

Penegakan hukum dalam masyarakat pada hakekatnya merupakan suatu penerapan diskresi apabila terdapat kekosongan hukum atau hukumnya kabur (tidak jelas). Diskresi menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, mempunyai unsur penilaian pribadi sehingga perlu dilaksanakan dengan cermat dan hati-hati karena berpotensi terjadinya penyalahgunaan wewenang dan korupsi. Diskresi sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Ayat 9 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan (LNRI Tahun 2014 Nomor 292, TLNRI Nomor 5601) harus dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang dalam bidangnya, harus berupa keputusan atau tindakan, serta mempunyai fungsi untuk mengatasi permasalahan konkrit yang terjadi dalam masyarakat. Kebijakan ini dapat diambil apabila undang-undangnya tidak lengkap (tidak jelas), tidak mengatur, dan/atau adanya stagnasi pemerintahan.

Problematika yang dihadapi dalam melakukan penegakan hukum di laut secara konsepsional terletak pada ketidakadanya keserasian antara norma yang ada dalam peraturan perundang-undangan dengan sikap tindak aparat penegak hukum dalam menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian hidup serta masih memerlukan penjabaran lebih lanjut sehingga menjadi konkrit dan nyata (riil) (Soerjono Soekanto, 1983). Penegakan hukum di laut merupakan suatu upaya yang dilakukan oleh negara dalam rangka menunjukkan eksistensinya sesuai hukum dan perundang-undangan nasional dan internasional yang berlaku dalam suatu negara.



B. Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum di Laut

Penegakan hukum itu berhubungan dengan proses bekerjanya hukum dalam masyarakat, berupa perlindungan masyarakat dalam rangka menanggulangi kejahatan. Proses bekerjanya hukum dalam masyarakat sangat dipengaruhi tiga komponen yang berkaitan dan saling mempengaruhi. Robert B. Seidman menjelaskan bahwa komponen berkerjanya hukum dalam masyarakat itu meliputi pembuatan hukum (*law making processes*), penegakan hukum (*law implementing processes*) dan *role occupant* (pemakai hukum) (Robert B. Seidman, 1968). Pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan proses pembuatan hukum, yaitu suatu rangkaian proses yang mencakup tahapan perencanaan, penyusunan, pembahasan, pengesahan atau penetapan, dan pengundangan. Proses ini berhubungan erat dengan bekerjanya hukum dalam masyarakat, apabila tidak memperhatikan aspek sosial kemasyarakatan maka produk yang dihasilkan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat pengunanya.

Komponen bekerjanya hukum berkaitan dengan 3 (tiga) unsur cita hukum sebagaimana dijelaskan oleh Gustav Radbruch, yang menyatakan bahwa dalam hukum terdapat tiga nilai dasar yang saling berkaitan dan bertentangan satu dengan yang lainnya yakni nilai kepastian, keadilan dan kemanfaatan bagi masyarakat pada umumnya. Dalam pembuatan hukum apabila lebih mengutamakan kepastian hukum maka akan tercermin dalam pasal-pasal yang bersifat rigid, maka nilai keadilan yang menjadi dambaan masyarakat dalam berhukum akan tergeser bahkan sulit untuk dilacak jejak keberadaannya. Bersamaan dengan hilangnya nilai keadilan karena lebih mengutamakan kepastian hukum sebagaimana tertulis dalam undang-undang maka akan hilang pula rasa kemanfaatan hukum bagi masyarakat (Maryanto, 2011).

Proses penegakan hukum merupakan suatu rangkaian kegiatan yang berfungsi untuk menyasikan hubungan antara nilai dengan sikap dan tindakan guna menciptakan kedamaian dalam pergaulan hidup di masyarakat. Penegakan



hukum dilakukan aparaturnya, yang mencakup institusi dan aparat (orangnya). Penegakan hukum mencakup para pihak yang berhubungan dengan tugas dan fungsinya yang berkaitan dengan menerima laporan atau pengaduan apabila deik aduan, melakukan penyelidikan dan penyidikan, melakukan penuntutan yang diemban oleh Kejaksaan, dan menjatuhkan vonis serta peminaan dalam lembaga pemasyarakatan (resosialisasi para narapidana).

Tujuan utama pembedaan adalah untuk melakukan perlindungan terhadap masyarakat, yang dalam ilmu hukum sering dikenal dengan istilah *social defence* (Arief, 1998). Beberapa faktor yang mempengaruhi antara satu dengan lainnya saling berkaitan sebagaimana yang dijelaskan oleh Lawrence M. Friedman yang meliputi komponen struktur, substansi dan kultur atau budaya hukum (Lawrence M. Friedman, 1998). Struktur merupakan bagian dari sistem hukum yang bergerak dalam suatu mekanisme yang berhubungan dengan proses pembuatan peraturan perundang-undangan (DPR dan pemerintah), proses penyidikan oleh lembaga Polri, dan lain sebagainya. Substansi merupakan norma atau peraturan yang berkaitan dengan pola perilaku seseorang yang berada di dalam sistem tersebut, sedangkan sikap tindak masyarakat yang berkaitan dengan hukum tersebut sering disebut dengan budaya hukum, yang meliputi rasa malu apabila telah berbuat kesalahan, rasa bersalah dengan meminta maaf, dan lain sebagainya.

Suatu negara yang berdaulat dalam melakukan penegakan hukum harus memperhatikan ketiga faktor tersebut (substansi, struktur dan kultur) sehingga terwujud kehidupan sosial kemasyarakatan yang damai dan sejahtera. Dalam perkembangan selanjutnya, walaupun bangsa Indonesia sudah memperhatikan ketiga variabel tersebut namun demikian keluhan yang berhubungan dengan kinerja aparat penegak hukum masih jauh dari sempurna. Hukum tidak mungkin akan tegak apabila belum mencerminkan nilai keadilan masyarakat, sedangkan keadilan masyarakat tidak mungkin akan terjamin



apabila materi muatannya sudah tidak sesuai dengan perkembangan zaman. Indonesia memerlukan pembaharuan hukum yang mengikuti perkembangan masyarakat, masih terdapat beberapa fungsi yang perlu mendapat perhatian seperti proses pembuatan hukum, sosialisasi atau penyebarluasan (pembudayaan) hukum dan penegakan hukum, dengan dukungan administrasi hukum. Pengembangan administrasi hukum merupakan agenda yang sangat penting, dalam arti luas mencakup pengertian pelaksanaan hukum dan tata administrasi hukum itu sendiri.

Dalam melakukan penegakan hukum terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi sehingga menjadikan pelaksanaannya tidak efektif. Soerjono Soekanto menjelaskan beberapa faktor yang berpotensi dapat mempengaruhi pelaksanaan penegakan hukum, adalah sebagai berikut;

1. Faktor hukumnya itu sendiri, meliputi kaidah norma aturan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan hasil proses legislasi antara pemerintah dan DPR.
2. Faktor aparat penegak hukum, meliputi pihak yang melaksanakan fungsi pembentukan hukum (DPR dan Pemerintah) dan yang menerapkan hukum (Polri, Kejaksaan, Pengadilan, Lapas, Advokat, dan lain sebagainya).
3. Sarana dan prasarana yang diperlukan dalam melaksanakan penegakan hukum, yang berfungsi mendukung pelaksanaan penegakan hukum (gedung, alat elektronika, komunikasi, dan lain sebagainya).
4. Masyarakat Indonesia, yaitu orang yang terlibat dalam penegakan hukum serta lingkungan sosial masyarakat yang ada dalam suatu negara.
5. Faktor kebudayaan, yaitu berupa hasil cipta, rasa dan karsa yang dihasilkan manusia dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara (Soekanto, 1983).

Kelima faktor tersebut merupakan esensi dalam melakukan penegakan hukum yang antara satu dengan lainnya saling berkaitan dan bekerja sama, serta merupakan parameter dalam penegakan hukum sehingga perlu mendapatkan



perhatian yang serius. Dalam melakukan penegakan hukum, apabila hanya memperhatikan aspek kepastian hukum maka unsur-unsur lain akan menjadi korban, demikian pula apabila hanya memperhatikan faktor kemanfaatan maka unsur keadilan dan kepastian hukum akan terabaikan. Penegakan hukum merupakan faktor yang mendasar dalam suatu negara hukum, yang berfungsi untuk mewujudkan keinginan hukum menjadi kenyataan dalam masyarakat. Pengertian keinginan dalam konsepsi ini dapat diartikan sebagai pikiran badan legislatif (pembuat undang-undang) yang dirumuskan dalam norma yang ada dalam peraturan perundang-undangan yang dihasilkannya (Suharyo, 2016).

C. Hubungan Antara Keadilan dan Penegakan Hukum di Laut

Hubungan antara hukum dan keadilan itu sangat erat, bahkan hukum itu harus digabungkan dengan keadilan agar berarti sebagai suatu hukum. Setiap pelaksanaan hukum senantiasa bertujuan untuk tercapainya rasa keadilan masyarakat, sehingga hukum akan sia-sia dan tidak lagi berharga bagi masyarakat apabila tidak dapat memenuhi rasa keadilan. Dalam sejarah kehidupan filsafat hukum, bahwa keadilan merupakan salah satu tujuan hukum yang paling banyak didiskusikan dalam masyarakat. Sifat dasar manusia sepanjang kehidupan sejarah selalu mempunyai keinginan untuk mempertahankan dan mencapai kehidupan yang lebih baik pada masa mendatang. Kebahagiaan akan tercapai apabila terdapat keseimbangan dengan alam semesta, antara manusia dengan Tuhannya serta antar manusia dalam masyarakat. Manusia sebagai makhluk sosial perlu melakukan kerja sama dan komunikasi dengan manusia yang lain dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.

Salah satu tujuan hukum adalah menghasilkan keadilan yang bersumber dari keputusan yang dikeluarkan oleh aparat pelaksana hukum dengan dukungan asas-asas dan perlengkapan hukum lainnya. Keadilan seperti ini dapat diklasifikasikan

sebagai keadilan proseduran, yang dilambangkan Dewi Keadilan, Pedang, Timbangan dan Penutup Mata guna menjamin putusan yang diberikan tidak memihak dan tidak memandang orang (subjeknya) (Glenn R. Negley, 1970). Aristoteles dalam bukunya *Nichomachean Ethics* menjelaskan dengan gamblang tentang konsep keadilan, yang menyatakan bahwa keadilan itu merupakan kebajikan yang berkaitan dengan hubungan antarmanusia. Aristoteles menyatakan bahwa kata adil memiliki makna ganda yaitu adil menurut hukum dan apa yang sebanding atau semestinya. Perlakuan seseorang dikategorikan tidak adil apabila orang tersebut mengambil lebih dari bagian yang seharusnya diterimanya. Seseorang yang tidak mentaati hukum juga dapat dikategorikan telah melakukan perbuatan tidak adil dalam masyarakat, dalam konsepsi hukum bahwa semua tindakan yang didasarkan pada hukum dapat dianggap sebagai sesuatu yang adil (Darmodihardjo dan Shidharta, 2004). Aristoteles telah membuat formulasi keadilan yang memberikan pengaruh besar terhadap filsafat hukum, yang meliputi keadilan korektif dan distributif. Keadilan korektif merupakan suatu bentuk keadilan yang menyamakan antara prestasi dan kontraprestasi dari seseorang (baik yang dilakukan dengan sukarela maupun terpaksa), sedangkan keadilan yang membutuhkan distribusi atas penghargaan disebut dengan keadilan distribusi.

The Liang Gie dalam memahami keadilan mengacu pada sejarah kehidupan manusia. Keadilan itu merupakan salah satu ide agung dalam kehidupan manusia sejak zaman dahulu hingga sekarang, yang menjadi landasan dan sangat penting dalam memahami diri manusia itu sendiri serta manusia sebagai bagian dari kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Oleh karena itu, ide agung tentang keadilan senantiasa mejadi pusat perhatian (*central grafity*) dari berbagai pertanyaan penting atau pertikaian pendapat diantara para filsuf besar maupun cendekiawan/pemikir hukum (The Liang Gie, 1993). Keadilan itu mengandung nilai-nilai kebaikan, kejujuran, kesetiaan, kedermawanan sehingga merupakan



sesuai yang ideal, baik dalam proses pembuatan maupun penerapannya. Keadilan dipandang sebagai tujuan yang hendak dicapai dalam melaksanakan hubungan hukum dalam masyarakat yang dapat terjadi antara individu satu dengan lainnya, antara pemerintah dengan person (seseorang), atau antara negara satu dengan negara lainnya.

Thomas Aquinas mengelompokkan keadilan menjadi keadilan umum berupa keadilan sesuai kehendak undang-undang dan kepentingan umum serta keadilan khusus yang didasarkan pada proporsionalitas dan asas kesamaan. Keadilan khusus ini meliputi keadilan distributif, komutatif dan vidikatif (Muchsin, 2010). Keadilan distributif diterapkan dalam lapangan pidana yang berlaku terhadap masyarakat pada umumnya, misalnya seseorang akan diangkat menjadi penyidik apabila sudah mengikuti pendidikan dan mempunyai kecakapan untuk melakukan penyidikan. Keadilan komutatif merupakan bentuk keadilan dengan mempersamakan antara orang yang prestasi dengan yang tidak berprestasi (semua orang mendapatkan hak yang sama). Keadilan vidikatif merupakan keadilan yang diperoleh dari penjatuhan hukuman dan ganti rugi akibat adanya suatu tindak pidana. Seseorang dikategorikan mendapatkan perlakuan yang adil apabila besarnya sanksi pidana dan denda yang dijatuhkan sesuai dengan ketentuan dalam norma yang ada dalam peraturan perundang-undangan atas tindak pidana yang telah dilakukannya (Darmodihardjo dan Shidharta, 2004).

Keadilan itu berhubungan dengan pendistribusian merata antara hak dan kewajiban yang harus dilakukan seseorang, keadilan merupakan suatu kombinasi antara *fairness* (kejujuran/kewajaran), *balance* (keseimbangan), *temperance* (menahan diri) dan *straightforwardness* (kejujuran) (Topo Santoso, 2001). Dalam rangka memahami konsep keadilan dalam hukum maka harus dijelaskan pengertian adil dan keadilan itu sendiri. Menurut Kahar Mansyur pengertian adil itu adalah sebagai berikut:



1. Adil itu apabila menempatkan sesuatu sesuai dengan tempat dan porsinya.
2. Adil itu apabila telah menerima sesuai dengan hak dan memberikan kepada orang lain dengan tidak dikurangi (tidak lebih dan tidak kurang).
3. Adil itu apabila dalam memberikan hak kepada orang lain secara lengkap (tanpa lebih dan tanpa kurang) kepada sesamanya yang berhak untuk menerimanya, penghukuman terhadap pelanggar (orang yang jahat) sesuai dengan kesalahan dan pelanggarannya (Kahar Mansyur, 1994).

Tujuan hukum menurut Gustaf Radbruch meliputi keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Kepastian hukum berfungsi memberikan perlindungan terhadap tindakan yang sangat dimungkinkan dilakukan oleh aparat penegak hukum yang kadang-kadang bersifat sewenang-wenang. Kemanfaatan diartikan bahwa hukum itu harus bermanfaat bagi manusia dalam kehidupan bermasyarakat sehingga penegakan hukum harus berguna bagi masyarakat pada umumnya. Penegakan hukum jangan malahan seperti kondisi saat ini yang meresahkan masyarakat. Hukum dalam pandangan filsafat tidak identik dengan keadilan, bahwa hukum itu sifatnya umum (menyamarkan) yang mengikat setiap individu dalam masyarakat, sedangkan keadilan mempunyai sifat individualistik, subjektif dan tidak menyamarkan.

Ketiga tujuan hukum tersebut pada tataran ideal seharusnya berkembang secara berdampingan dan serasi, namun realitasnya selalu berbenturan. Hukum tidak selalu dapat memenuhi rasa keadilan masyarakat, dan sebaliknya rasa keadilan masyarakat seringkali berbenturan dengan kemanfaatan dan kepastian. Dalam rangka mencari jalan tengahnya maka harus ada kompromi dalam menciptakan hukum positif yaitu bahwa suatu hukum positif itu harus dapat mencerminkan keadilan masyarakat. Dalam melakukan penegakan hukum, masyarakat selalu menyuarakan adanya keadilan dan tidak melakukan penegakan hukum secara tebang pilih, namun



realitasnya sampai sekarang proses penegakan hukum masih belum memenuhi keadilan masyarakat. Para pencari keadilan dalam pandangan filsafat hukum apabila makin mencari keadilan dalam masyarakat maka yang diperoleh bukannya keadilan malahan yang diperoleh adalah ketidakadilan itu sendiri.

Penegakan hukum dan keadilan merupakan suatu hal yang saling terkait seperti dua sisi dalam mata uang, penegakan hukum tanpa keadilan dapat diibaratkan badan tanpa nyawa, sedangkan keadilan tanpa hukum akan dilaksanakan sesuai dengan kehendak atau intuisi seseorang dalam pengambilan suatu keputusan. Adil dan tidaknya dalam penegakan hukum akan diukur oleh nilai moralitas yang ada dalam masyarakat, yang sebagai parameter adalah harkat dan martabat manusia. Hal ini telah dijelaskan oleh H.L.A Hart (1983) adalah sebagai berikut: *these facts suggest the view that law is the best understood as a branch of morality or justice and that its congruence with the principle of morality or justice rather than its incorporation of orders and threats is of its essence.* (Fakta-fakta ini menunjukkan pandangan bahwa hukum itu paling baik dipahami sebagai cabang dari moralitas atau keadilan dan bahwa keselarasannya dengan prinsip moralitas atau keadilan daripada penggabungan perintah dan ancaman adalah esensinya).

Tasrif sebagaimana dikutip oleh Lili Rasjidi dan Arief Sidharta menjelaskan terdapat 4 (empat) syarat minimum agar keadilan dapat diaplikasikan dalam penegakan hukum sehingga mendapat realitas dalam masyarakat, adalah sebagai berikut: (1) adil itu apabila terjadi kesebandingan sehingga posisinya berada ditengah-tengah, (2) adil itu harus mempunyai dua ujung dan diantaranya harus mempunyai perbedaan, (3) kesebandingan itu harus dinyatakan dalam dua bagian atau lebih yang sebanding, dan (4) karena sifatnya yang adil sehingga harus ada kepada siapa keadilan tersebut digunakan (Rasjidi dan B. Arief Shidharta, 1994). Mengacu kepada empat syarat tersebut maka konsep keadilan itu merupakan kebajikan



yang sempurna, orang yang mempunyai keadilan tersebut harus mampu menerapkan terhadap pihak lain dan bukan hanya keadilan mengenai dirinya sendiri.





BAB 6

JENIS-JENIS TINDAK PIDANA DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA

A. Tindak Pidana Perompakan/ Pembajakan di Laut

Tindak pidana pembajakan di laut (perompakan) telah diatur dalam UNCLOS 1982, KUHP dan perundang-undangan lainnya. Perompakan atau pembajakan itu masuk kategori sebagai tindakan kekerasan, bentuknya dapat berupa perampasan kemerdekaan seseorang atau melakukan penahanan yang tidak sah. Di samping itu, tindakannya dapat berupa memusnahkan terhadap orang atau barang dengan motif pribadi oleh penumpang atau awak suatu kapal (Sondakh, 2003). Kejahatan yang terjadi telah menimbulkan keresahan bagi pengguna laut. Penindakan terhadap kejahatan ini harus didasarkan pada norma hukum internasional yang bersumber dari kebiasaan internasional atau menggunakan norma hukum nasional tergantung *locus delictie* dimana kejahatan dan pelanggaran tersebut dilakuan. Hal ini sesuai dengan penjelasan J.G. Starke, yang menyatakan bahwa hukum internasional yang mengacu kepada kebiasaan internasional telah mengatur pembajakan dan perompakan di laut dikarenakan tindakan tersebut dianggap telah mengganggu pelayaran, sehingga setiap negara berdasarkan hukum nasionalnya mempunyai hak untuk melaksanakan penegakan hukum terhadap yurisdiksi negaranya (J.G. Starke, 2008).

Pembajakan atau perompakan menurut hukum internasional dapat dikategorikan sebagai kejahatan yang sudah cukup tua, serta masuk dalam yurisdiksi universal (Guilfoyle, 2008). Perompakan dan pembajakan mempunyai dua dimensi yaitu dimensi internasional digunakan untuk menyebutkan tindak kekerasan di zona laut lepas, sedangkan dimensi nasional apabila *locus delictienya* dalam yurisdiksi negara pantai. Penanganan kedua jenis kejahatan tersebut dapat berbeda sesuai dengan rezim hukum tempat kejadian perkara tersebut walaupun dilakukan dalam suatu rangkaian tidak putus dan yang berlanjut, serta penegak hukum yang menanganinya sama. Tindak pidana pembajakan masuk dalam kategori 22 jenis kejahatan internasional sebagaimana yang disampaikan oleh *Dautricourt* dalam *The Concept of International Criminal*



Jurisdiction Definition and limitation of the Subject tahun 1972 (Siregar & Kurniawan Manullang, 2014). Pembajakan diatur dalam Pasal 100, 101, 102, 103, 104, 105, dan 106 UNCLOS 1982.

- a. Pasal 100 UNCLOS 1982 mengamanatkan semua negara berkewajiban melakukan kerja sama dalam penanggulangan tindak pidana pembajakan, baik dalam yurisdiksi suatu negara maupun di laut lepas.
 - b. Pasal 101 UNCLOS 1982 menjelaskan batasan dari tindakan yang dapat di kategorikan sebagai pembajakan, bahwa setiap tindakan memusnahkan, melakukan kekerasan dan penahanan yang dilakukan secara tidak syah yang dilakukan oleh awak kapal atau penumpang guna motivasi pribadi.
 - c. Pasal 102 UNCLOS 1982 menjelaskan perompakan yang dilajukan oleh kapal perang yang awak kapalnya telah mengambil alih kendali atas kapal tersebut.
 - d. Pasal 103 UNCLOS 1982 menjelaskan batasan yang dapat diklasifikasikan sebagai kapal atau pesawat udara perompak.
 - e. Pasal 104 UNCLOS 1982 menjelaskan bahwa bendera kapal tetap menjadi kebangsaan kapal walaupun kapal tersebut telah dilakukan perompakan apabila undang-undang negara yang telah memberikan kebangsaan tersebut mengaturnya.
 - f. Pasal 105 UNCLOS 1982 menjelaskan mekanisme penyitaan yang dilakukan oleh negara yang menangkap terhadap kapal yang dikuasai perompak.
 - g. Pasal 106 UNCLOS 1982 menjelaskan tentang tanggung jawab yang harus ditanggung apabila dalam melakukan penyitaan tidak sesuai prosedur dan tanpa alasan yang syah.
- Di samping hukum internasional, perompakan atau pembajakan juga diatur dalam hukum nasional Indonesia. Beberapa tindak pidana yang dapat dikualifikasikan sebagai perompakan atau pembajakan sebagaimana yang di atur dalam KUHP apabila melanggar ketentuan pasal-pasal sebagai berikut:



- a. Perbuatan yang masuk dalam kategori tindak pidana pembajakan apabila dilakukan di wilayah laut yurisdiksi nasional, melanggar ketentuan norma pasal 438 KUHP jo Pasal 103 jo Pasal 110 jo Pasal 105 jo Pasal 107 UNCOS 1982.
- b. Seseorang yang melakukan tindak pidana pembajakan atau perompakan yang *locus delictie* berada di pantai suatu negara diancam dengan hukuman penjara selama 15 tahun karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 439 KUHP.
- c. Seseorang yang melakukan tindak pidana pembajakan atau perompakan yang *locus delictienya* berada di sungai diancam dengan hukuman penjara selama 15 tahun karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 441 KUHP.
- d. Seorang Nahkoda yang bertindak sebagai atau menganjurkan melakukan tindak pidana pembajakan diancam dengan hukuman penjara selama 15 tahun, karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 442 KUHP.
- e. Seseorang yang bekerja sebagai ABK pembajak diancam dengan hukuman penjara selama 10 tahun karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 443 KUHP.
- f. Seseorang yang dengan tidak sah menyerahkan kapal untuk dibajak diancam dengan hukuman penjara selama 7 tahun karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 448 KUHP.
- g. Penumpang yang dengan tidak sah melakukan perampasan kapal untuk selanjutnya melakukan tindak pidana pembajakan, melanggar ketentuan norma Pasal 448 KUHP.
- h. Seseorang yang dengan tidak sah telah melarikan kapal dan pemiliknya dengan ancaman hukuman penjara selama 8 tahun dikarenakan melanggar ketentuan norma Pasal 449 KUHP.
- i. Seseorang yang dengan tanpa ijin dari pemerintah yang sah dari suatu negara bekerja sebaga nahkoda kapal pembajak diancam dengan hukuman penjara selama 5 tahun karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 450 KUHP.



- j. Seseorang yang dengan tanpa ijin dari pemerintah yang sah dari suatu negara bekerja sebaga ABK kapal pembajak diancam dengan hukuman penjara selama 4 tahun karena diduga melanggar ketentuan norma Pasal 451 KUHP.

Perompakan dan pembajakan itu dapat terjadi dalam yurisdiksi nasional maupun internasional. Kewenangan penanganan terhadap kejahatan ini dalam yurisdiksi nasional Indonesia adalah TNI AL berdasarkan Pasal 9 (b) Undang-Undang TNI, jo Pasal 14 TZMKO jo Pasal 107, 110, 111, 224 UNCLOS 1982 dan penyidik Polri berdasarkan pasal 6 KUHP. Kewenangan TNI AL dalam yurisdiksi nasional ini merupakan wewenang *khusus (lex specialis derogat legi generalis)* dan menjadi tugas pokok yang harus di emban sehingga apabila akan melakukan pemberantasan tidak perlu menunggu kebijakan atau keputusan politik negara Indonesia terlebih dahulu. Berbeda halnya dengan wilayah di luar yurisdiksi nasional (perairan internasional), bahwa kewenangan TNI AL dalam menangani pembajakan dan perompakan harus sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 7 Ayat (2) Undang-Undang TNI, dalam pelaksanaannya harus berdasarkan pada kebijakan dan keputusan politik negara sesuai dengan ketentuan Pasal 7 Ayat (3) Undang-Undang TNI.

B. Tindak Pidana Perikanan

Tindak pidana perikanan yang terjadi di zona laut Indonesia cukup menonjol dan apabila ditinjau dari aspek ekonomi sangat merugikan bangsa Indonesia. Untuk menanggulangi kegiatan tersebut, maka pemerintah Indonesia mengesahkan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 45 Tahun 2009 Tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 Tentang Perikanan (LNRI Tahun 2009 Nomor 154, TLNRI Nomor 5073), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Perikanan. Semua kegiatan yang berkaitan dengan pengelolaan dan pemanfaatan ikan dapat diklasifikasikan ke dalam pengertian perikanan, kegiatan tersebut harus dilakukan dalam suatu



sistem bisnis perikanan, yang meliputi kegiatan sebelum produksi, produksi, pengolahan sampai dengan pemasaran sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 point 1 Undang-Undang Perikanan. Kegiatan yang dilakukan pihak asing apabila tidak memiliki ijin dari pemerintah Indonesia dapat dikategorikan sebagai suatu pelanggaran dan diancam dengan sanksi pidana.

Tujuan dilaksanakan penangkapan ikan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 point 5 Undang-Undang Perikanan adalah untuk memeproleh ikan dari zona perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan menggunakan sarana apaun, termasuk dalam kegiatan ini meliputi memuat, melaksanakan pengangkutan, penyimpanan, mendinginkan, melakukan pengolahan dan mengawetkan. Penangkapan ikan dapat dilakukan dalam zona laut teritorial maupun di luar laut teritorial. Rezim hukum penangkapan ikan dalam ZEEI tidak sama dengan laut teritorial dan perairan pedalaman. Penangkapan ikan yang dilakukan oleh kapal berbendera asing maupun kapal lokal dalam wilayah ZEEI sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 27 ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang Perikanan wajib memiliki izin dari pemerintah Indonesia. Dalam rangka penegakan hukum di wilayah yurisdiksi nasional Indonesia, petugas yang dapat melakukan fungsi penegakan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 72 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan adalah Perwira TNI AL, Polri dan PPNS Perikanan. Namun demikian, penegakan hukum khusus wilayah ZEEI dilakukan oleh Perwira TNI AL berdasarkan Pasal 14 Ayat (1) Undang-Undang ZEEI dan Pasal 31 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan, serta PPNS Departemen Kelautan dan Perikanan berdasarkan Pasal 31 Ayat (2) Undang-Undang Perikanan.

Undang-Undang ZEEI tidak mengatur sanksi pidana terhadap pelanggarnya sehingga setiap pelaku pelanggaran dan kejahatan di ZEEI yang berkaitan dengan penangkapan ikan hanya dikenakan sanksi denda dan tidak dapat dikenakan sanksi berupa pemenjaraan. Ketentuan pengenaan sanksi



denda ini sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 102 jo pasal 5 Ayat (1) huruf b. Undang-Undang Perikanan. Ketentuan ini mengacu pada UNCLOS 1982, yang menjelaskan bahwa setiap kapal ikan berbendera asing yang melakukan pencurian ikan di zona ZEEI tidak dapat dijatuhi sanksi hukuman penjara. Indonesia sebagai salah satu peserta UNCLOS 1982 juga mengikuti ketentuan yang terdapat dalam konvensi tersebut. Namun demikian, sebagai negara yang berdaulat maka Indonesia harus berupaya untuk melindungi kepentingan pertahanan dan keamanan dan seluruh aset negaranya, termasuk di dalamnya adalah aset ikan yang berada di ZEEI. Upaya yang seharusnya dilakukan oleh bangsa Indonesia untuk menghindari pencurian ikan oleh kapal asing setidaknya-tidaknya dapat melakukan tindakan sebagai berikut:

1. Melakukan perlindungan terhadap SDA dan menjaga kedaulatan wilayah perairan ZEEI, yang dapat diperankan oleh TNI AL sebagai pengemban fungsi pertahanan dan keamanan negara di laut.
2. Melakuakn penegakan hukum yang mengacu pada hukum internasional dan nasional secara tegas dan konsisten terhadap kapal ikan berbendera asing yang melakukan pelanggaran (mengambil ikan tanpa ijin) di ZEEI.
3. Meningkatkan kompetensi dan pemberdayaan nelayan tradisional dengan cara lebih mengedepankan partisipasi aktif dalam mengembangkan perikanan Indonesia. Langkah yang dapat ditempuh dengan mendorong nelayan tradisional menggunakan sarana angkut dengan GT besar dan teknologi modern, serta meningkatkan kopetensi ABKnya sehingga dapat menajangkau laut lepas (Nugraha dan Irman, 2014).

Dalam tindak pidana perikanan dikenal adanya delik kejahatan dan pelanggaran. Beberapa pasal dalam Undang-Undang Perikanan yang dapat diklasifikasikan sebagai kejahatan adalah Pasal 84, 85, 86, 88, 91, 92, 94, 100A, 100B, sedangkan yang masuk kategori pelanggaran adalah Pasal 87, 89, 90. 95, 96, 97, 98, 99, 100, dan 100C Undang-Undang



Perikanan (Tribawono, 2002). Dalam rangka memberikan pemahaman yang lebih mendalam, masing-masing jenis tindak pidana dan ancaman hukumannya akan dibahas satu persatu.

1. Melakukan penangkapan dan pembudidayaan ikan di wilayah NKRI dengan menggunakan bahan kimia, biologi, dan bahan peledak, patut diduga melanggar norma Pasal 84 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.
2. Nakhoda kapal, ABK dan ahlinya yang melakukan penangkapan dan pembudidayaan ikan di wilayah NKRI dengan menggunakan bahan kimia, biologi, dan bahan peledak, patut diduga melanggar norma Pasal 84 Ayat (2) Undang-Undang Perikanan.
3. Pemilik kapal, pemilik perusahaan dan penanggung jawab perusahaan perikanan yang melakukan penangkapan dan pembudidayaan ikan di wilayah NKRI dengan menggunakan bahan kimia, biologi, dan bahan peledak, patut diduga melanggar norma Pasal 84 Ayat (3) Undang-Undang Perikanan.
4. Pemilik, kuasa pemilik dan/atau penanggung jawab perusahaan pembudidayaan ikan yang melakukan usaha pembudidayaan ikan di wilayah NKRI dengan menggunakan bahan kimia, biologi, dan bahan peledak, patut diduga melanggar norma Pasal 84 Ayat (4) Undang-Undang Perikanan (Tribawono, 2002).
5. Seseorang yang memiliki, menguasai, membawa dan/atau menggunakan alat penangkap ikan yang dapat merusak sumber daya ikan di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 85 Undang-Undang Perikanan (Supriadi dan Alimuddin, 2011).
6. Seseorang yang melakukan pencemaaaran atau kerusakan sumber daya ikan dan lingkungan di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 86 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.
7. Seseorang yang melakukan pembudidayaan ikan di wilayah NKRI yang mengakibatkan pencemaran dan kerusakan



- ikan, patut diduga melanggar norma Pasal 86 Undang-Undang Perikanan.
8. Seseorang yang melakukan perusakan terhadap plasma nuftah di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 87 UU RI tentang Perikanan.
 9. Seseorang yang melakukan pengelolaan ikan yang merugikan masyarakat di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 89 Undang-Undang Perikanan.
 10. Seseorang yang melakukan pengelolaan hasil perikanan di wilayah NKRI tanpa dilengkapi sertifikasi kesehatan untuk konsumsi manusia, patut diduga melanggar norma Pasal 21 Undang-Undang Perikanan.
 11. Seseorang yang melakukan pengolahan ikan dengan menggunakan bahan yang membahayakan manusia di wilayah NKRI, diduga melanggar norma Pasal 23 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.
 12. Seseorang yang melakukan usaha perikanan tanpa SIUP di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 26 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.
 13. Seseorang yang melakukan penangkapan ikan tanpa SIUP di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 27 Undang-Undang Perikanan.
 14. Seseorang yang melakukan pengangkutan ikan tanpa memiliki Surat Izin Kapal Pengangkut Ikan (selanjutnya disingkat SIKPI) di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 28 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.
 15. Seseorang yang memalsukan SIUP, SIPI, dan SIKPI di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 94A Undang-Undang Perikanan.
 16. Seseorang yang membangun, mengimpor, memodifikasi kapal perikanan tanpa izin di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 95 Undang-Undang Perikanan.
 17. Seseorang yang tidak melakukan pendaftaran kapal perikanan di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 36 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.



18. Seseorang yang mengoperasikan kapal perikanan asing di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 38 Undang-Undang Perikanan.
19. Seseorang yang berlayar tanpa memiliki surat persetujuan berlayar di wilayah NKRI, patut diduga melanggar Pasal 42 Ayat (3) Undang-Undang Perikanan.
20. Seseorang yang melakukan penelitian tanpa izin pemerintah di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 55 Ayat (1) Undang-Undang Perikanan.
21. Seseorang yang melakukan usaha pengelolaan perikanan yang tidak memenuhi ketentuan yang ditetapkan Undang-Undang Perikanan di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 7 Ayat (2) Undang-Undang Perikanan.
22. Seseorang yang melanggar kebijakan pengelolaan sumber daya ikan yang dilakukan oleh nelayan/pembudidaya ikan kecil di wilayah NKRI, patut diduga melanggar norma Pasal 100C Undang-Undang Perikanan.
23. dan lain sebagainya.

C. Kejahatan Terhadap Benda Cagar Budaya yang Berasal dari Muatan Kapal Yang Tenggelam di Dasar Laut

Kapal yang tenggelam pada zaman dahulu sering kali membawa benda-benda berharga yang merupakan warisan bersama umat manusia, sehingga perlu mendapatkan penanganan dan perhatian yang serius. Kata budaya berasal dari kata *buddhayah* yang merupakan bentuk jamak dari bahasa sankseketa *budhi* yang berarti akal. Terdapat tiga macam wujud dari kebudayaan yaitu kebudayaan sebagai kompleks ide, gagasan dan nilai, norma dan peraturan, kebudayaan sebagai suatu aktifitas perilaku manusia dalam kehidupan masyarakat dan benda sebagai hasil karya seni manusia (Koentjaraningrat, 1974).

Kebudayaan berdasarkan sifatnya dapat diklasifikasikan ke dalam dua hal yaitu kebudayaan materiil dan non-materiil. Kebudayaan materiil merupakan semua ciptaan masyarakat



berupa sesuatu yang sifatnya konkrit, sumbernya berasal dari temuan yang dihasilkan dari penggalian arkeologis. Kebudayaan materiil juga mencakup barang-barang hasil dari teknologi modern yang ada dan berkembang sampai sekarang ini, sedangkan kebudayaan non-materiil merupakan ciptaan abstrak yang diwariskan dari suatu periode ke periode selanjutnya, misalnya berupa dongeng, cerita rakyat, adat istiadat, dan lain sebagainya (Abidin dan Beni Ahmad Saebeni, 2014). Bangsa Indonesia wajib menjaga kelestarian dan memajukan budaya bangsa di tengah peradaban dunia serta menjamin kebebasan masyarakat untuk berekspresi dalam memelihara dan mengembangkan nilai kebudayaannya sesuai yang diamanatkan dalam norma Pasal 32 Ayat (1) UUD 1945.

Benda yang mempunyai nilai sejarah dan benda purbakala sebagai suatu kesatuan (keseluruhan) harus dapat dimanfaatkan untuk kepentingan seluruh umat manusia sehingga harus dijaga dan dipelihara dengan baik, dengan memprioritaskan (hak yang harus didahulukan) seperti negara asal kebudayaan (benda tersebut dibuat), negara asal jarahan serta asal kepurbakalaan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 149 UNCLOS 1982. Tindak pidana yang berkaitan dengan benda-benda bersejarah dan purbakala sebagai cagar budaya yang berasal dari muatan kapal yang kandas (tenggelam) oleh bangsa Indonesia diatur dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1992 Tentang Benda Cagar Budaya LNRI Tahun 1992 Nomor 27, TLNRI Nomor 3470). Undang-Undang ini karena dirasa kurang menguntungkan bagi bangsa Indonesia sehingga perlu penyesuaian, untuk selanjutnya dilakukan revisi dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Benda Cagar Budaya (LNRI Tahun 2011 Nomor 130, TLNRI Nomor 5168), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Cagar Budaya. Benda hasil buatan manusia atau benda alam yang meliputi benda tidak bergerak maupun bergerak, baik sebagai satu kesatuan (kelompok) maupun bagian-bagian atau sisa-sisa dari benda tersebut yang mempunyai hubungan erat dengan sejarah kehidupan maupun kebudayaan manusia merupakan



pengertian dari benda cagar budaya sebagaimana dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 2 Undang-Undang Cagar Budaya.

Benda bersejarah yang merupakan cagar budaya suatu bangsa itu memiliki sifat yang langka, rapuh, unik serta tidak dapat digantikan dengan material yang sama. Benda cagar budaya menjadi sangat penting dikarenakan merupakan bukti aktivitas manusia masa lampau yang sudah mempunyai peradaban tinggi, sehingga penanganannya perlu menggunakan prinsip kehati-hatian, salah dalam memperlakukannya akan mengakibatkan kerusakan dan perubahan sehingga menyulitkan dalam melakukan identifikasi terhadap benda tersebut. Nilai sejarah dan kebudayaan yang ada didalamnya akan berkurang apabila terjadi perubahan terhadap karakteristik benda bersejarah tersebut. Benda bersejarah sebagai cagar budaya merupakan benda tinggalan dari kelompok komunitas tertentu, keberadaannya merupakan warisan generasi terdahulu yang diwariskan kepada generasi sekarang sehingga perlu dilakukan langkah-langkah dalam pelestariannya. Tinggalan benda cagar budaya dapat memberikan gambaran tentang penguasaan teknologi, kehidupan religi (keagamaan) dan nilai sosial ekonomi kehidupan manusia pada masa lampau dan lain-lain sehingga perlu dilestarikan (Wibowo, 2014).

Pengelolaan benda cagar budaya harus memperhatikan berbagai pihak sebagai pemangku kepentingan, baik kepentingan pemerintah maupun masyarakat pada umumnya. Pasal 54 Undang-Undang Cagar Budaya menjelaskan bahwa dalam upaya pelestarian benda cagar budaya yang dimiliki dan/atau dikuasainya maka setiap orang (warga negara) Indonesia mempunyai hak untuk memperoleh dukungan teknis dari pemerintah (pusat maupun daerah). Selain itu, undang-undang juga mengamanatkan bahwa setiap pemilik atau penguasa benda cagar budaya wajib hukumnya untuk memelihara sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 75 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 tentang Benda Cagar Budaya. Dalam Pasal 5 Undang-Undang Benda Cagar Budaya dijelaskan kriteria yang dapat dikategorikan sebagai benda cagar budaya



adalah bangunan cagar budaya, benda atau struktur, yang memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Benda atau bangunan tersebut mempunyai usia lebih dari atau minimal 50 tahun.
- b. Benda atau bangunan tersebut keberadaannya mewakili masa gaya minimal 50 tahun.
- c. Benda atau bangunan tersebut mempunyai nilai sejarah dan sangat berarti bagi perkembangan ilmu pengetahuan, agama, pendidikan, dan kebudayaan.
- d. Benda atau bangunan tersebut berguna bagi penguatan kepribadian bangsa dikarenakan mempunyai nilai budaya yang tinggi.

Dalam perairan Indonesia, terdapat banyak benda cagar budaya yang sumbernya berasal dari muatan kapal yang karam atau tenggelam, benda tersebut usianya rata-rata sudah melebihi 50 tahun. Benda tersebut agar dapat dinikmati keindahan dan mempunyai manfaat perlu diangkat dari dasar laut. Sebelum melakukan pengangkatan maka perlu dilakukan sevey dan penelitian terlebih dahulu, setelah yakin keberadaan dan posisinya baru dilakukan pengangkatan.

Pemanfaatan benda cagar budaya itu merupakan suatu kegiatan yang meliputi pemanfaatan untuk penelitian ilmiah, pendidikan dan pengembangan, penelusuran sejarah dan penjualan kepada pihak ketiga karena dalam pengangkatan juga memerlukan biaya operasional yang tidak sedikit. Sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang, bahwa setiap orang diberikan kesempatan untuk memiliki dan/atau menguasai benda, struktur, bangunan dan atau situs cagar budaya, namun demikian harus tetap memperhatikan fungsi sosial kemasyarakatan sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 12 Ayat (1) Undang-Undang Cagar Budaya. Cagar budaya tidak dapat dimiliki atau dikuasai oleh warga negara dan/atau badan hukum asing, kecuali warga negara dan/atau korporasi asing tersebut menetap dan tinggal di wilayah Indonesia sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 14 Ayat (1) Undang-Undang Cagar Budaya. Baik dalam bentuk utuh



(seluruhnya) maupun bagian-bagiannya bahwa warga negara dan atau korporasi asing dilarang membawa benda cagar budaya tersebut ke luar wilayah Indonesia sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 14 Ayat (2) Undang-Undang Cagar Budaya. Ketentuan Pidana Dalam Undang-Undang Cagar Budaya yang berkaitan dengan kejahatan yang *locus delictienya* di perairan Indonesia, adalah sebagai berikut:

1. Seseorang yang melakukan pencarian benda cagar budaya dengan tidak mendapatkan ijin dari pemerintah Indonesia sebagaimana diatur dalam norma Pasal 103 Undang-Undang Cagar Budaya diacani dengan pidana penjara minimal 3 bulan dan maksimal 10 tahun serta pidana denda minimal 150 juta dan maksimal 1 milyar rupiah.
2. Seseorang yang melakukan pencurian dan penadahan benda cagar budaya sebagaimana diatur dalam norma Pasal 106 Undang-Undang Cagar Budaya dengan pidana penjara minimal 6 bulan dan maksimal 10 tahun atau pidana denda minimal 250 juta dan maksimal 2 milyar rupiah untuk yang melakukan pencurian, sedangkan yang melakukan penadahan diacani dengan pidana penjara minimal 3 tahun dan maksimal 15 tahun serta denda minimal 1 milyar dan maksimal 10 milyar rupiah.
3. Seseorang yang membawa (menyelundupkan) benda cagar budaya ke luar negeri tanpa ijin pemerintah Indonesia sebagaimana diatur dalam norma pasal 109 Undang-Undang Cagar Budaya, dengan pidana penjara minimal 6 bulan dan maksimal 10 tahun, dan/atau pidana denda minimal 200 juta dan maksimal 1,5 milyar.
4. Perbuatan membawa atau menyelundupkan tersebut apabila dilakukan oleh badan usaha atau korporasi sebagaimana yang diatur dalam norma Pasal 113 Ayat (1) Undang-Undang Cagar Budaya maka pelaksanaan pidana dijatuhkan kepada badan usaha dan/atau orang yang memberikan perintah tersebut.
5. Tindak pidana yang dilakukan oleh badan usaha yang berbadan hukum dan/atau badan usaha bukan berbadan



hukum, dipidana dengan ditambah $\frac{1}{3}$ (sepertiga) dari pidana denda, sebagaimana di atur dalam norma Pasal 113 Ayat (2) Undang-Undang Cagar Budaya.

6. Terhadap orang yang memberikan perintah melakukan penyelundupan pidananya ditambah $\frac{1}{3}$ nya sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 113 Ayat (3) Undang-Undang Cagar Budaya.
7. Terhadap pelaku tindak pidana sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 101-114 Undang-Undang Cagar Budaya dikenakan pidana tambahan berupa kewajiban untuk mengembalikan dan perampasan terhadap keuntungan yang diperoleh dari hasil kegiatan tersebut, sedangkan terhadap badan usaha dapat dilakukan pencabutan izin usaha sebagaimana diatur dalam norma Pasal 115 Undang-Undang Cagar Budaya.

D. Tindak Pidana Lingkungan Hidup

Bangsa Indonesia telah mengatur lingkungan hidup dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Lingkungan Hidup. Dalam rangka mengikuti kepentingan dan perkembangan teknologi dan ilmu pengetahuan serta industri yang mengganggu kelestarian lingkungan hidup, selanjutnya undang-undang tersebut diubah dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Lingkungan Hidup. Perusakan dan pencemaran lingkungan baik karena kealpaan maupun dengan sengaja melakukan tindakan atau perbuatan yang mengakibatkan perusakan dan/atau pencemaran lingkungan hidup dapat diklasifikasikan telah melakukan tindak pidana lingkungan hidup. Lingkungan hidup dapat terjadi di wilayah daratan, udara maupun perairan (laut). Kerusakan dan kehancuran lingkungan hidup dan sumber daya kelautan dapat disebabkan oleh beberapa faktor, adalah sebagai berikut:

- (a) Degradasi fisik yang mengakibatkan perubahan habitat laut, seperti rusaknya ekosistem terumbu karang, hutan



mangrove, estuaria, padang lamun, dan lain sebagainya, sehingga diperlukan berbagai upaya pencegahan agar dapat menghambat kerusakan lingkungan.

- (b) Perubahan peruntukan dari kawasan lindung menjadi area pembangunan yang hanya memperhatikan aspek ekonomi berpotensi merusak ekosistem laut dan pesisir, sehingga perlu pengendalian dalam pelaksanaannya.
- (c) Pencemaran laut yang diakibatkan oleh kegiatan yang dilakukan manusia di daratan, seperti pertambangan, perindustrian, rumah tangga, pertanian, dan lain sebagainya, sehingga diperlukan peraturan perundang-undangan dan sanksi yang tegas terhadap pelanggarnya.
- (d) Dalam melakukan penangkapan ikan dengan menggunakan peralatan dan teknik yang merusak lingkungan dan dapat memusnahkan organisme laut, seperti penggunaan zat beracun dan bahan peledak, dan
- (e) Masuknya (introduksi) spesies asing melalui limbah yang dibawa atau terbawa oleh air limbah kapal, serta
- (f) Terjadinya bencana alam dan perubahan iklim global yang sangat dimungkinkan akan menyebabkan kerusakan habitat lingkungan laut dan pesisir seperti adanya *el nino*, tsunami, radiasi ultraviolet, dan lain sebagainya.

Peranan masyarakat sangat menentukan dalam upaya pemeliharaan kelestarian lingkungan laut. Dalam mengali potensi SDA yang ada di laut sering kali dilakukan secara destruktif (merusak) dengan menggunakan bahan peledak, bahan kimia, dan lain sebagainya sehingga mengakibatkan terjadinya kerusakan lingkungan laut. Penebangan hutan bakau secara membabi buta guna dijadikan bahan arang karena mempunyai nilai ekonomi yang tinggi merupakan problem bersama, antara kepentingan ekonomi untuk makan sehari-hari dengan pelestarian lingkungan hidup, sehingga diperlukan penanganan yang bijak dengan memperhatikan kearifan lokal dalam melakukan pemeliharaan dan pelestariannya. Perusakan terhadap lingkungan hidup sampai sekarang masih berlangsung diberbagai kepulauan, laut dan pesisir di wilayah Indonesia,



tindakan tersebut apabila dibiarkan akan terjadi kepunahan biota dan kerusakan lingkungan. Kondisi seperti ini dipercepat dengan adanya eksploitasi sumber daya mineral yang ada seperti timah, biji besi, gas, minyak bumi, dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, betapa pentingnya untuk menghadirkan konsep pembangunan berwawasan lingkungan terhadap wilayah pesisir dan laut.

Pasal 30 Undang-Undang Pengelolaan Lingkungan Hidup menjelaskan bahwa penyelesaian terhadap sengketa lingkungan hidup dapat dilakukan melalui jalur litigasi dan non litigasi. Penyelesaian secara litigasi apabila tidak terdapat kesepakatan antara para pihak yang bersengketa, sedangkan secara non-litigasi apabila terdapat kesepakatan dari para pihak yang bersengketa. Penyelesaian secara non-litigasi bukanlah merupakan kewajiban yang harus dilakukan atau bukanlah suatu prosedur yang harus ditempuh oleh para pihak yang bersengketa terlebih dahulu sebelum diajukan ke pengadilan (secara litigasi). Penyelesaian non-litigasi dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Merupakan kehendak bersama dari para pihak yang bersengketa, bukan kehendak dari salah satu pihak saja.
2. Para pihak apabila sepakat menyelesaikan secara non-litigasi maka pada waktu yang bersamaan salah satu pihak tidak boleh mengajukan gugatan ke pengadilan.
3. Gugatan melalui pengadilan baru dapat dilakukan apabila penyelesaian secara non-litigasi mengalami jalan buntu atau salah satu pihak menarik diri dari penyelesaian secara non-litigasi tersebut.
4. Penyelesaian nonlitiasi hanya berkaitan dengan masalah keperdataan, sedangkan permasalahan pidana harus diselesaikan melalui mekanisme pengadilan (litigasi).

Dalam wilayah perairan Indonesia terdapat beberapa jenis tindak pidana yang berkaitan dengan lingkungan hidup, baik di wilayah pesisir maupun zona lautan, adalah sebagai berikut:

1. Melakukan perusakan dan pencemaran lingkungan hidup dengan sengaja (dengan sadar), sebagaimana di atur dalam norma Pasal 41 Undang-Undang Lingkungan Hidup.
2. Lalai (*culva*) yang dapat mengakibatkan perusakan dan pencemaran lingkungan hidup, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 42 Undang-Undang lingkungan hidup.
3. Dengan sengaja membuang zat, energi, serta melakukan eksport/import bahan yang membahayakan keselamatan umum dan menimbulkan pencemaran lingkungan hidup sebagaimana di atur dalam norma Pasal 43 Undang-Undang Lingkungan Hidup.
4. dan lain sebagainya.

E. Tindak Pidana Pelayaran

Bangsa Indonesia telah membuat regulasi yang berkaitan pelayaran dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (LNRI Tahun 2008 Nomor 64, TLNRI Nomor 4849), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Pelayaran. Pelayaran sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Pelayaran merupakan suatu kesatuan yang terdiri atas beberapa subsistem, yang meliputi kepelabuhan, keselamatan dan keamanan dalam berlayar, angkutan yang ada di perairan, serta lingkungan maritim. Undang-Undang Pelayaran sebagaimana yang dijelaskan dalam Penjelasan Undang-Undang Pelayaran diharapkan dapat mengakomodasikan seluruh kepentingan yang berkaitan dengan transportasi laut, sehingga penyelenggaraannya harus memberikan manfaat terhadap seluruh rakyat Indonesia, serta dapat mengembangkan jiwa bahari dengan memperhatikan kelestarian lingkungan dan kepentingan umum, dapat digunakan sebagai sarana melakukan koordinasi antara pemerintah daerah dengan pusat, serta harus memperhatikan aspek pertahanan dan keamanan negara.

Pelayaran merupakan suatu sarana transportasi yang menggunakan perairan (utamanya laut) sebagai wahanannya sehingga mempunyai fungsi strategis guna mengembangkan



dan meningkatkan perekonomian nasional. Transportasi laut agar pelaksanaannya teratur dan dapat melindungi kepentingan semua pihak perlu adanya campur tangan negara. Angkutan laut sebagai salah satu ujung tombak dalam pelayaran mempunyai karakteristik dapat digerakan secara masal dan menjangkau seluruh wilayah Indonesia, sehingga perannya harus selalu dikembangkan dan ditingkatkan. Angkutan laut dapat berperan menunjang perekonomian nasional demi kesejahteraan rakyat Indonesia, hal ini dikarenakan sebagai sarana penghubung antara wilayah satu dengan lainnya, baik berskala internasional maupun nasional. Angkutan laut juga dapat digunakan sebagai sarana perekat bangsa Indonesia. Berdasarkan uraian tersebut, terlihat bahwa angkutan laut mempunyai peranan strategis dikarenakan berkaitan dengan hajat hidup seluruh masyarakat Indonesia, sehingga keberadaan negara dengan penguasaan dan pembinaannya sangat diperlukan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Pelayaran.

Secara garis besar bahwa perbuatan yang berupa pelanggaran terhadap sesuatu hal yang berkaitan dengan kepelabuhan, angkutan di perairan, serta keamanan dan keselamatannya masuk kategori tindak pidana pelayaran. Dalam Undang-Undang Pelayaran terdapat beberapa perbuatan yang dapat digolongkan sebagai perbuatan pidana dengan sanksi pemidanaan dan denda, namun demikian Undang-Undang Pelayaran pada prinsipnya dapat diklasifikasikan ke dalam peraturan perundang-undangan yang bersifat administratif. Undang-Undang ini juga memuat sanksi pemidanaan karena penindakan dengan menggunakan sarana administrasi dan keperdataan dirasakan tidak cukup efektif dalam memberikan efek jera guna mencegah pelanggaran yang sama. Misalnya nahkoda yang beroperasi di wilayah perbatasan enggan mengurus surat ijin berlayar karena kegiatan yang dilakukan masuk kategori tindak pidana seperti penyelundupan barang ilegal, narkoba dan penumpang gelap.



Pemidanaan diharapkan dapat memberikan jaminan keamanan dan kenyamanan dalam menyelenggarakan angkutan laut, sehingga dapat ikut serta berperan sebagai pendorong pertumbuhan dan perkembangan kegiatan di laut, yang pada akhirnya dapat menunjang pertumbuhan ekonomi nasional. Penyidik yang berwenang melakukan penegakan hukum adalah penyidik TNI AL berdasarkan Pasal 14 TZMKO Jo Pasal 282 Undang-Undang Pelayaran, penyidik Polri sebagaimana diatur dalam KUHAP dan Pasal 282 Undang-Undang Pelayaran, serta PPNS di lingkungan Kementerian Perhubungan sebagaimana di atur dalam Pasal 282 Undang-Undang Pelayaran, penyidik dari Kementrian Kelautan dan Perikanan, serta penyidik dari Kementerian Keuangan (Dirjen Bea cukai).

Kendala yang sering dihadapi dalam melakukan penegakan hukum di laut antara lain adanya tumpang tindih kewenangan dalam melakukan penyidikan, khususnya dikarenakan adanya ego sektoral dengan mengacu pada dasar yang diberikan undang-undang sesuai kewenangannya. Di samping itu, kendala yang sangat mungkin terjadi karena adanya perbedaan dalam menafsirkan (*mispersepsi*) hukum dan undang-undang yang ada, biasanya para penegak hukum menafsirkan sesuai sudut pandang dan kepentingan masing-masing lembaga. Ketidaksinkronan antara hukum tidak tertulis (adat/kebiasaan) dengan peraturan perundang-undangan juga menopang kesemrawutan dalam melakukan penegakan hukum di laut, hal ini perlu mendapatkan perhatian yang serius dikarenakan berpotensi terjadinya tindak pidana korupsi dengan dalih hukum kebiasaan (biasanya ya seperti itu).

Pada Bab XIX, Pasal 284 sampai dengan Pasal 336 Undang-Undang Pelayaran membahas tentang ketentuan pemidanaan, yang memuat ketentuan norma pidana dengan sanksi pidana penjara maupun denda. Berdasarkan kualifikasinya, bahwa tindak pidana pelayaran itu adalah sebagai berikut:

1. Pelanggaran pengoperasionalan kapal berbendera asing yang melakukan pengangkutan terhadap barang dan/atau



penumpang antarpulau diancam pidana penjara paling tinggi 5 tahun dan denda maksimum Rp 600.000.000,- sebagaimana diatur dalam norma Pasal 284 Undang-Undang Pelayaran.

2. Pelanggaran pengoperasionalan angkutan laut khusus yang melakukan pengangkutan terhadap barang umum dan/atau barang milik orang lain dengan tidak memiliki ijin diancam pidana penjara paling tinggi 1 tahun dan denda maksimal Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur dalam norma Pasal 285 Undang-Undang Pelayaran.
3. Pelanggaran yang dilakukan oleh nakhoda terhadap tata cara pelayaran diancam pidana penjara paling tinggi 3 tahun dan denda maksimum Rp 400.000.000,- sebagaimana di atur dalam norma Pasal 286 Undang-Undang Pelayaran.
4. Pelanggaran terhadap pengoperasionalan kapal pada angkutan di perairan tanpa ijin usaha diancam pidana penjara maksimal 1 tahun dan denda paling tinggi Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur dalam norma Pasal 287 Undang-Undang Pelayaran.
5. Pelanggaran terhadap pengoperasionalan kapal yang melakukan kegiatan pengangkutan sungai dan danau dengan tidak memiliki ijin trayek diancam pidana penjara paling tinggi 1 tahun dan denda maksimum Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur dalam norma Pasal 288 Undang-Undang Pelayaran.
6. Pelanggaran terhadap pengoperasionalan kapal yang melakukan kegiatan pengangkutan penyeberangan dengan tidak memiliki ijin operasi diancam pidana penjara paling tinggi 1 tahun dan denda maksimum Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur dalam norma Pasal 289 Undang-Undang Pelayaran.
7. Pelanggaran terhadap penyelenggaraan jasa terkait tanpa memiliki ijin usaha yang terkait dengan jasa pelayaran diancam pidana penjara paling tinggi 1 tahun dan denda maksimum Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur dalam



norma Pasal 290 Undang-Undang Pelayaran.

8. Pelanggaran terhadap tidak melaksanakan kewajiban untuk melakukan pengangkutan terhadap barang dan/atau penumpang (terutama angkutan pos) diancam pidana penjara paling lama 1 tahun dan denda maksimal Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur dalam norma Pasal 291 Undang-Undang Pelayaran.
9. Pelanggaran tidak mengasuransikan tanggung jawabnya (barang dan penumpang) diancam pidana penjara paling lama 6 bulan dan denda maksimal Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 292 Undang-Undang Pelayaran.
10. Pelanggaran tidak memberikan kemudahan dan fasilitas khusus terhadap kaum disabilitas, ibu hamil dan anak dibawah umur 5 tahun diancam pidana penjara paling lama 6 bulan dan denda maksimal Rp 100.000.000,-sebagaimana diatur norma Pasal 293 Undang-Undang Pelayaran.
11. Pelanggaran terhadap kegiatan pengangkutan barang berbahaya atau barang dengan karakteristik khusus yang tidak memenuhi persyaratan diancam dengan pidana penjara paling lama 3 tahun dan denda maksimal Rp 400.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 294 Undang-Undang Pelayaran.
12. Pelanggaran terhadap kegiatan pengangkutan barang khusus dan berbahaya yang tidak memberitahukan kepada syahbandar diancam pidana penjara paling lama 6 bulan dan denda maksimal Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 295 Undang-Undang Pelayaran.
13. Pelanggaran tidak mengasuransikan tanggung jawabnya (penguasah jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggung jawabnya) diancam pidana penjara paling lama 6 bulan dan denda maksimal Rp 100.000.000,-sebagaimana diatur norma Pasal 296 Undang-Undang Pelayaran.
14. Pelanggaran terhadap membuat bangunan dan mengoperasikan pelabuhan sungai dan danau dengan tidak



- memiliki ijin diancam pidana penjara paling lama 2 tahun dan denda maksimal Rp300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 297 Undang-Undang Pelayaran.
15. Dalam melaksanakan kegiatan di pelabuhan dengan tidakmemberikan jaminan pelaksanaan tanggung jawab ganti rugi diancam pidana penjara maksimal 6 bulan dan pidana denda maksimal Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 298 Undang-Undang Pelayaran.
 16. Tanpa seijin menteri perhubungan membangun dan mengoperasional kan terminal khusus diancam pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda maksimal Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 299 Undang-Undang Pelayaran.
 17. Tanpa memiliki ijindari menteri perhubungan menggunakan terminal khusus untuk kepentingan umum diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimal Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 300 Undang-Undang Pelayaran.
 18. Tanpa memenuhi persyaratan perdagangan dan belum ada penetapan dari Menteri Perhubungan telah mengoperasikan terminal khusus untuk melayani perdagangan diri sendiri dan ke luar negeri diancam pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda maksimal Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 301 Undang-Undang Pelayaran.
 19. Pelanggaran yang dilakukan oleh nahkoda yang berlayar dengan tidak layak laut diancam pidana penjara paling lama 3 tahun dan pidana denda maksimal Rp 400.000.000,- sebagaimana diatur dalam Pasal 302 Undang-Undang Pelayaran. Apabila perbuatan tersebut mengakibatkan matinya seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana dendamaksimal Rp 1500.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 302Ayat (3) Undang-Undang Pelayaran.
 20. Tanpa memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayaran serta perlindungan lingkungan maritim

- mengoperasikan kapal dan pelabuhan diancam dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda paling maksimal Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 303 Undang-Undang Pelayaran. Apabila perbuatan tersebut menyebabkan matinya seseorang, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana denda maksimal Rp 1500.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 303 Ayat (3) Undang-Undang Pelayaran.
21. Dalam melaksanakan pemeriksaan dan pengujian kapal apabila pemilik, operator dan nahkoda tidak memberikan bantuan diancam dengan pidana penjara paling lama 6 bulan dan pidana denda maksimal Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 304 Undang-Undang Pelayaran.
 22. Pelanggaran terhadap pemilik kapal yang tidak memelihara kapalnya sehingga tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal diancam pidana penjara maksimal 6 bulan dan pidana denda paling banyak Rp 100.000.000,-sebagaimana diatur norma Pasal 305 Undang-Undang Pelayaran.
 23. Pelanggaran terhadap pengoperasionalan kapal yang tidak didukung dengan peralatan navigasi dan elektronika yang memenuhi syarat yang ditentukan diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 306 Undang-Undang Pelayaran.
 24. Pelanggaran terhadap pengoperasionalan kapal yang tidak dilengkapi alat komunikasi radio diancam dengan pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 307 Undang-Undang Pelayaran.
 25. Pelanggaran terhadap orang yang mengoperasikan kapal tanpa dilengkapi dengan peralatan meteorologi diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 308 Undang-Undang Pelayaran.



26. Pelanggaran terhadap nahkoda yang mengetahui cuaca buruk yang dapat membahayakan pelayaran namun tidak menyebarluaskan kepada pihak lain, dipidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 309 Undang-Undang Pelayaran.
27. Seseorang yang mempekerjakan awak kapal yang tidak memenuhi persyaratan kompetensi dan kualifikasi diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 310 Undang-Undang Pelayaran.
28. Menghalang-halangi nahkoda untuk melaksanakan fungsinya atau jabatannya sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 311 Undang-Undang Pelayaran.
29. Mempekerjakan orang dalam kapal tanpa disijil dalam jabatan apapun, serta tidak memiliki ketrampilan (kompetensi) serta dokumen yang dipersyaratkan diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 312 Undang-Undang Pelayaran.
30. Penggunaan peti kemas yang tidak memenuhi persyaratan kelaikan sebagai bagian dari alat angkut diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 313 Undang-Undang Pelayaran.
31. Dengan sengaja atau lalai tidak memasang tanda pendaftaran pada kapal yang sudah didaftarkan diancam pidana penjara maksimal 6 bulan dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 314 Undang-Undang Pelayaran.
32. Pengibaran bendera negara lain sebagai tanda kebangsaan kapalnya oleh nahkoda Indonesia padahal kapal tersebut seharusnya berbendera Indonesia diancam pidana penjara



- paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 315 Undang-Undang Pelayaran.
33. Merusak sarana bantu navigasi dan komunikasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran diancam pidana penjara paling lama 12 tahun dan pidana denda maksimum Rp 1500.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 316 Ayat (1) Undang-Undang Pelayaran. Apabila perbuatan tersebut mengakibatkan tenggelamnya kapal atau terdampar dipidana penjara maksimal 15 tahun dan pidana denda maksimum Rp 2.000.000.000,- dan apabila membahayakan kapal berlayar dan matinya seseorang dipidana penjara maksimal 20 tahun atau penjara seumur hidup dan denda paling banyak Rp 2.000.000.000,-
 34. Pelanggaran terhadap Nahkoda yang tidak mematuhi ketentuan tata cara berlalu lintas di laut dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 317 Undang-Undang Pelayaran.
 35. Dengan tidak ada ijin dari pemerintah yang sah melakukan reklamasi, pengerukan alur, kolam pelabuhan diancam pidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 318 Undang-Undang Pelayaran.
 36. Dengan tidak memiliki sertifikasi petugas pandu yang melakukan pemanduan dipidana penjara maksimal 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 319 Undang-Undang Pelayaran.
 37. Dengan tidak melaporkan kepada institusi yang mempunyai kewenangan nahkoda dan/atau pemilik kapal tidak melaporkan kerangka kapalnya dipidana penjara maksimal 6 bulan dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 320 Undang-Undang Pelayaran.
 38. Membiarkan kerangka kapal dan/atau muatannya yang dapat mengganggu keselamatan dan keamanan pelayaran



- dipidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 200.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 321 Undang-Undang Pelayaran.
39. Dengan tidak mendapatkan ijin dari syahbandar melakukan kegiatan percobaan berlayar, perbaikan, alih muatan, bongkar muat barang berbahaya dipidana penjara maksimal 6 bulan dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 322 Undang-Undang Pelayaran.
 40. Berlayar dengan tidak mendapatkan persetujuan dari syahbandar untuk melakukan pelayaran dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 tahun dan pidana denda maksimum Rp 600.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 323 Undang-Undang Pelayaran. Apabila perbuatan tersebut mengakibatkan kecelakaan kapal dan menimbulkan kerugian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana denda maksimum Rp 1000.000.000,- dan apabila menyebabkan kematian dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana denda maksimum Rp 1500.000.000,-
 41. Tidak melakukan kegiatan pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan yang bersumber dari kapalnya dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 324 Undang-Undang Pelayaran.
 42. Pembuangan limbah air balas, sampah, kotoran, atau bahan lain ke laut tidak sesuai dengan peraturan eprundang-undangan yang berlaku dalam suatu negara atau perjanjian internasional dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 325 Undang-Undang Pelayaran.
 43. Pengoperasionalan kapalnya yang mengeluarkan gas buang dengan melebihi ketentuan dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan

- pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 326 Undang-Undang Pelayaran.
44. Pelanggaran tidak mengasuransikan tanggung jawabnya (berkaitan dengan pencemaran yang bersumber dari kapalnya) diancam pidana penjara maksimal 6 bulan dan pidana denda paling banyak Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 327 Undang-Undang Pelayaran.
 45. Dengan tidak memperhatikan spesifikasi kapal melakukan pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 328 Undang-Undang Pelayaran.
 46. Dengan tidak memenuhi persyaratan lingkungan melakukan penutuhan kapal dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan pidana denda maksimum Rp 300.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 329 Undang-Undang Pelayaran.
 47. Dengan tidak melakukan penyebaran berita dan pencegahan yang mengetahui adanya bahaya dan kecelakaan kapal, serta tidak melaporkan kepada syahbandar dipidana penjara maksimal 3 tahun dan pidana denda maksimum Rp 400.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 330 Undang-Undang Pelayaran.
 48. Dengan tidak melaporkan kecelakaan kepada nahkoda dan/atau anak buah kapal orang yang berada di atas kapal yang mengetahui terjadi kecelakaan serta tidak memberikan pertolongan dipidana dengan pidana penjara maksimal 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 331 Undang-Undang Pelayaran.
 49. Seseorang yang mengoperasikan kapal melihat kecelakaan di laut tidak memberikan pertolongan dan membantu melakukan pencarian terhadap korban dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimal Rp 100.000.000,- sebagaimana diatur norma Pasal 332 Undang-Undang Pelayaran.



50. dan lain sebagainya.

F. Tindak Pidana Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya

Sumber daya alam itu tidak bersifat abadi (dapat rusak), kebanyakan disebabkan ulah manusia yang rakus dan serakah. Kerusakan dapat terjadi di zona lautan, pesisir, hutan maupun ekosistem lainnya. Penyebab terjadinya kerusakan ekosistem salah satunya adalah pengembangan industri yang memerlukan lahan cukup luas serta kebutuhannya akan lahan untuk perkebunan dengan melakukan penebangan hutan secara sembarangan (liar). Kegiatan penambangan yang tidak memperhatikan lingkungan berpotensi mengakibatkan kerusakan ekosistem. Industri, pertambangan dan perkebunan yang ada berpotensi melakukan pencemaran lingkungan dengan kegiatan pembuangan limbahnya. Kegiatan tersebut dilakukan melalui sungai selanjutnya mengalir yang pada akhirnya sampai muara dan laut, sehingga menjadikan laut tercemar. Akibat yang muncul dari kegiatan tersebut adalah ekosistem laut dan pesisir menjadi rusak dan berpotensi merugikan para nelayan seperti sulit mencari ikan dan banyak tambak yang gagal panen.

Kerusakan keanekaragaman hayati tersebut juga dipicu adanya pemanfaatan kawasan yang tidak memperhatikan faktor lingkungan, hanya mementingkan faktor ekonomi dan bisnis semata. Pada tataran ideal, dalam melakukan suatu kegiatan baik yang berkaitan dengan pemanfaatan maupun pembangunan suatu kawasan wajib memperhatikan konservasi sumber daya hayati. Kegiatan yang berpotensi terjadinya perubahan lingkungan alam antara lain adalah melakukan perusakan, pemusnahan, penebangan dan pengambilan terhadap habitat lingkungan yang ada di alam semesta. Beberapa tumbuhan dan hewan dalam rangka mencegah terjadinya kepunahan perlu dilakukan langkah konservasi dan perlindungan sehingga eksistensinya tetap ada, yang merupakan warisan generasi penerus. Kegiatan yang berpotensi



terjadinya perubahan kawasan adalah melakukan pengangkutan dan memperjualbelikan (memperniagakan) binatang dan tumbuh-tumbuhan maupun bagian-bagiannya, baik dalam keadaan hidup maupun sudah tidak bernyawa (mati). Sumber hukum dalam mengelola SDA hayati sangat kuat dikarenakan tetuang dalam UUD 1945 sebagai konstitusi negara Indonesia.

Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945 dengan tegas menyatakan bahwa kekayaan alam Indonesia dikuasai oleh negara dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat Indonesia. Kekayaan alam dalam pengertian ini juga melingkupi sumber daya alam hayati yang banyak terdapat di wilayah Indonesia, baik kedudukannya di wilayah daratan, kawasan pesisir dan lautan. Sebagaimana yang diamanatkan oleh UUD 1945, bahwa seluruh rakyat dan pemerintah Indonesia wajib melakukan perlindungan dan pengelolaan yang berwawasan lingkungan. Dalam melakukan pembangunan yang berkelanjutan diperlukan pengelolaan lingkungan yang baik dan benar sehingga dapat berfungsi sebagai penunjang dan menjadi sumber daya bagi kelangsungan hidup bangsa dan rakyat Indonesia.

Dalam rangka melaksanakan ketentuan yang terdapat dalam UUD 1945 agar pelaksanakannya tidak menyimpang dengan konstitusi, selanjutnya Bangsa Indonesia mengatur pengelolaan sumber daya hayati dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 Tentang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya (LNRI Nomor 49 Tahun 1990, TLNRI Nomor 3419), selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya. Pengelolaan sumber daya hayati perlu dilaksanakan dengan arif dan bijaksana sehingga berkesinambungan, yang pada akhirnya dapat dimanfaatkan oleh seluruh umat manusia. Kegiatan ini bertujuan terselenggarakannya keseimbangan ekosistem sehingga kelestarian sumber daya alam dapat terwujud, yang pada akhirnya meningkatkan mutu kehidupan masyarakat menjadi lebih sejahtera.



Beberapa jenis perbuatan yang dapat diklasifikasikan dalam kejahatan konservasi sumber daya hayati dan ekosistemnya, antara lain adalah sebagai berikut:

1. Dengan sengaja melakukan kegiatan yang dapat mengakibatkan perubahan struktur keutuhan suaka alam sebagaimana diatur norma Pasal 40 Ayat (1) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana denda maksimum Rp 200.000.000,-. Namun demikian, apabila perbuatan tersebut merupakan kelalaian sebagaimana diatur norma Pasal 40 Ayat (3) Jo. Pasal 19 Ayat (1) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,-.
2. Dengan sengaja melakukan perbuatan menebang, mengambil, merusak, memiliki, memelihara, memusnahkan dan memperjualbelikan tumbuh-tumbuhan maupun bagian-bagiannya yang dilindungi, baik dalam keadaan hidup maupun mati sebagaimana diatur norma Pasal 40 Ayat (2) Jo. Pasal 21 Ayat (1) Huruf (a) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,-. Namun demikian, apabila tindakan tersebut berupa kelalaian sebagaimana di atur norma Pasal 40 Ayat (3) jo Pasal 21 Ayat (1) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,-.
3. Mengeluarkan tumbuh-tumbuhan atau bagian-bagiannya yang dilindungi dengan sengaja dalam keadaan hidup maupun mati sebagaimana diatur norma Pasal 40 Ayat (2) jo Pasal 21 Ayat (1) huruf b) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,-. Namun demikian,

apabila tindakan tersebut berupa kelalaian sebagaimana di atur norma Pasal 40 Ayat (4) jo Pasal 21 Ayat (1) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 50.000.000,-.

4. Melakukan kegiatan dengan sengaja yang menyebabkan perubahan zona inti suatu taman nasional sebagaimana di atur norma Pasal 40 Ayat (1) jo Pasal 33 Ayat (1) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana denda maksimum Rp 200.000.000,-. Namun demikian, apabila tindakan tersebut berupa kelalaian sebagaimana di atur norma Pasal 40 Ayat (3) jo Pasal 21 Ayat (1) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 1 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,-.
5. Melakukan kegiatan dengan sengaja dalam taman wisata alam, taman nasional dan taman hutan raya yang tidak sesuai dengan zona pemanfaatannya sebagaimana diatur norma Pasal 40 Ayat (2) Jo. Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dengan ancaman pidana penjara paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum Rp 100.000.000,-.
6. dan lain sebagainya.

G. Tindak Pidana Kepabeanan

Perdagangan internasional sangat berhubungan dengan kegiatan ekspor-impor yang pada dekade terakhir ini mengalami perkembangan pesat, sehingga dibutuhkan sistem dan mekanisme kepabeanan yang efektif. Kegiatan ini apabila dilakukan dengan baik dapat memperlancar arus keluar masuk barang dan dokumen dalam suatu negara. Birokrasi yang berbelit-belit masih menghantui dalam melakukan kegiatan di pelabuhan sehingga diperlukan peran serta pemerintah dan pemerintah daerah untuk dapat meningkatkan perekonomian nasional. Liberalisasi dan globalisasi dalam perdagangan



internasional yang diprakarsai oleh korporasi baik regional, bilateral maupun multilateral semakin meningkat dan kompleks sehingga diperlukan kesiapan suatu negara guna menghadapinya. Tren perdagangan internasional memberikan peluang lebih kepada negara maju dalam mengembangkan pasarnya, apalagi didukung dengan konsep dunia tanpa batas (*borderless world*) dan liberalisasi perdagangan.

Dalam suatu negara lalu lintas barang perlu dilakukan pengawasan dan dikenakan bea masuk, hal ini apabila tidak dilakukan akan berpotensi merusak sistem ekonomi suatu negara. Kegiatan yang berhubungan dengan keluar masuk barang dan pungutan yang berada di daerah pabean dapat diklasifikasikan sebagai kegiatan kepabeanan. Kepabeanan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan (LNRI Tahun 2006 Nomor 93, TLNRI Nomor 4661), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Kepabeanan. Kejahatan kepabeanan yang berhubungan dengan laut berupa pengangkutan barang dalam suatu negara berupa kegiatan keluar masuk yang tidak didukung dokumen kepabeanan. Suatu daerah yang meliputi lautan, daratan dan ruang udara di atasnya serta tempat tertentu di landas kontinen dan ZEEI yang diberlakukan undang-undang kepabeanan merupakan daerah pabean. Orang yang melakukan kejahatan yang berkaitan dengan kepabeanan biasa disebut dengan penyelundup, sedangkan kegiatan memasukan dan mengeluarkan barang tidak melewati kawasan kepabeanan disebut penyelundupan.

Penyelundupan dapat diartikan sebagai suatu kegiatan memasukan barang tidak sesuai dengan mekanisme yang berlaku dalam undang-undang kepabeanan guna menghindari bea masuk atau memasukan barang secara terlarang. Perbuatan tersebut dapat diklasifikasikan sebagai perbuatan terlarang dan dapat dijerat dengan sanksi pidana. Tindak Pidana penyelundupan meliputi melakukan ekspor, impor, mengirim antar pulau barang yang tidak sesuai dengan hukum dan



undang-undang yang berlaku dalam suatu negara, atau tidak sesuai dengan formalitas pabean (*douane formaliteiten*) yang dirumuskan dalam peraturan perundang-undangan suatu negara (Chibro, 1992). Kegiatan ini mempunyai dampak terhadap masyarakat selaku konsumen dikarenakan barang yang diedarkan tidak sah dan kualitasnya tidak dapat dijamin keasliannya sehingga kesulitan dalam purna jual serta dapat merugikan keuangan negara.

Beberapa jenis tindak pidana kepabeanaan seperti tidak mempunyai ijin dari pejabat yang berwenang melakukan ekspor-impor barang, pemberitahuan jumlah dan jenis barang yang tidak sesuai dokumen, melakukan pengurangan atau penghilangan volume barang, dan lain sebagainya. Kualifikasi kejahatan dan norma pasal yang dilanggar berkaitan dengan keluar/masuk barang dalam negara Indonesia melalui laut yang tidak sesuai dengan dokumen kepabeanaan diatur dalam Pasal 102-111 Undang-Undang Kepabeanaan. Norma ini dirasakan sudah cukup baik dikarenakan beberapa perbuatan yang diklasifikasikan sebagai tindak pidana kepabeanaan telah dirumuskan serta sanksi pidana juga telah diberikan batasan secara limitatif antara hukuman dan denda maksimum maupun minimum.

Kejahatan kepabeanaan perlu dilakukan langkah penanggulangan dengan menggunakan sarana pemidanaan atau jalur penal (menggunakan hukum pidana), maupun menggunakan sarana di luar hukum pidana (*non-penal*). Sarana penal dengan menggunakan pendekatan represif yaitu melakukan pemberantasan atau penindakan, kegiatan ini dapat dilakukan apabila kejahatan tersebut telah terjadi (telah dilakukan), sedangkan jalur *non-penal* penekanannya pada tindakan pencegahan dan penangkalan (*preventif*), melakukan pengendalian sebelum kejahatan tersebut terjadi. Tindakan penanggulangan ini seharusnya diperankan oleh Kementerian Keuangan (c.q Dirjen Bea Cukai) dengan melakukan pengamatan, patroli, dan lain sebagainya. Upaya penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dibagi menjadi 2 (dua) jalur, yaitu jalur penal (hukum pidana) dan jalur *non-penal* (di luar hukum pidana).



Upaya penanggulangan kejahatan melalui jalur penal menitikberatkan pada sifat represif (penindasan, pemberantasan, atau penumpasan) sesudah kejahatan terjadi, sedangkan jalur non-penal lebih menitikberatkan pada sifat preventif atau pencegahan, penangkalan, atau pengendalian sebelum kejahatan dilakukan.

Penyebab utama terjadinya kejahatan dikarenakan adanya konspirasi antara para penyelundup (pelaku kejahatan) dengan petugas bea cukai dan aparat penegak hukum lainnya. Di samping itu, kecukupan sarana dan prasarana yang digunakan dalam melakukan penegakan hukum dirasakan masih kurang memadai apabila dibandingkan dengan luas wilayah Indonesia. Faktor ekonomi dan moralitas juga memberikan kontribusi yang cukup signifikan terhadap tindak pidana kepabeanan, baik ekonomi dan moralitas masyarakat maupun petugas kepabeanan sendiri. Terhadap masyarakat, sangat dimungkinkan karena kurangnya sosialisasi dan edukasi sehingga tidak mengetahui prosedur yang benar apabila akan melakukan kegiatan ekspor-impor barang, sehingga banyak masyarakat yang menjadi korban atau malahan menjadi pelaku kejahatan itu sendiri. Faktor budaya yang berkaitan dengan moralitas masyarakat juga perlu diperhatikan dalam menangani kejahatan kepabeanan, paradigma masyarakat yang ingin mendapatkan barang bagus dengan harga murah masih menjadi pola pikir dan paradigma rakyat Indonesia. Masyarakat tidak memperdulikan dengan aturan kepabeanan yang penting mendapatkan barang bagus dengan harga murah. Paradigma ini juga terjadi dalam pola pikir petugas kepabeanan itu sendiri sehingga berpotensi melakukan tindak pidana yang berkaitan dengan kolusi, korupsi dan nepotisme. Apabila kita renungkan secara mendalam, bahwa paradigma dan budaya seperti ini secara langsung akan mempengaruhi pendapatan negara sehingga sebaiknya harus dihilangkan.

Kewenangan melakukan penegakan hukum terhadap tindak pidana kepabeanan adalah penyidik PPNS tertentu di lingkungan Kementerian Keuangan (Dirjen Bea dan Cukai) yang



mengacu pada ketentuan norma pasal 122 Undang-Undang Kepabeanan. Beberapa tindak pidana yang berkaitan dengan kepabeanan, antara lain adalah sebagai berikut:

1. Seseorang yang melakukan pengangkutan barang impor tidak sesuai dengan dokumen manifes sebagaimana dimaksud dalam norma Pasal 7A ayat (2) Undang-Undang Kepabeanan dapat dikategorikan telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.
2. Seseorang dengan tidak mendapatkan ijin dari kepala kantor Pabean seseorang melakukan kegiatan pembongkaran barang impor di luar kawasan pabean atau tempat lain sebagaimana diatur dalam norma Pasal 10A Ayat (1) Undang-Undang Kepabeanan dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.
3. Seseorang yang melakukan kegiatan pembongkaran barang impor yang tidak tercantum dalam pemberitahuan Pabean sebagaimana dimaksud norma Pasal 7A ayat (3) Undang-Undang Kepabeanan dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.
4. Seseorang yang melakukan penimbunan dan pembokoran barang impor di tempat selain tempat yang diijinkan atau ditentukan yang masih dalam pengawaan Pabean dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang



Kepabeanaan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.

5. Seseorang dengan melawan hukum menyembunyikan barang impor dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanaan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.
6. Seseorang dengan melawan hukum melakukan pengeluaran barang impor yang belum diselesaikan kewajiban Pabeannya dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanaan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.
7. Seseorang dengan melawan hukum melakukan pengangkutan barang impor dari tempat penimbunan sementara atau tempat barang penimbunan berikat yang tidak sampai ke kantor Pabeaan tujuan dan tidak dapat membuktikan bahwa barang tersebut diluar kemampuannya dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanaan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.
8. Seseorang dengan melawan hukum sengaja memberikan jenis dan/atau jumlah barang impor dalam pemberitahuan Pabeaan secara salah, dipidana karena telah melakukan tindak pidana penyelundupan yang melanggar ketentuan norma Pasal 102 Undang-Undang Kepabeanaan dengan pidana penjara paling singkat 1 tahun dan paling lama 10 tahun serta pidana denda minimal 50 juta dan maksimal 5 milyar rupiah.



9. dan lain sebagainya.

H. Tindak Pidana Kehutanan

Hutan merupakan sebuah kawasan yang ditumbuhi berbagai macam tanaman atau tumbuh-tumbuhan dengan jumlah yang banyak (lebat), mempunyai nilai strategis yang dapat dikembangkan dan dimanfaatkan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat dalam suatu negara. Pada dekade dewasa ini hutan mempunyai fungsi klimatologis yang sangat penting guna mengatur iklim lokal dan global serta menjaga siklus perubahan cuaca global. Hutan juga mempunyai fungsi hidrologis untuk menjaga daerah resapan air, menjaga persediaan dan ketersediaan air (Keraf, 2010). Hutan merupakan satu kesatuan ekosistem yang terdapat dalam suatu lahan yang didominasi pepohonan dalam bentuk lingkungan alam, yang terdiri atas sumber daya hayati dimana antara yang satu dengan lainnya tidak dapat dipisahkan, sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Kehutanan. Mengacu pada konsepsi tersebut, unsur-unsur yang ada dalam hutan meliputi suatu hamparan lahan (tanah), terdapat sumber daya hayati, menjadi satu kesatuan ekosistem yang tidak dapat dipisahkan, serta dapat memberikan kemanfaatan secara lestari untuk umat manusia.

Hutan merupakan SDA yang bernilai strategis dalam pembangunan nasional suatu bangsa sehingga keterlibatan negara dalam penataan, pembinaan dan pengurusannya sangat dibutuhkan. Pasal 33 Ayat (3) UUDRI 1945 menjelaskan bahwa bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat (Supriadi, 2011). Oleh karena sifatnya yang strategis tersebut, hutan perlu dijaga sehingga bebas dari perbuatan merusak yang dapat dikategorikan sebagai tindak pidana. Masyarakat dapat memanfaatkan hutan atau rimba dengan melakukan pembukaan lahan yang digunakan sebagai ladang maupun memanfaatkan hasil hutan seperti kayu maupun bukan kayu, seperti sungai, padang rumput, rawa-rawa,



dan lain sebagainya. Kehutanan harus diselenggarakan secara terpadu yang merupakan suatu sistem pengurusan yang berkaitan dengan hutan, kawasan dan hasil hutan.

Pemanfaatan dan pengelolaan hutan berpotensi menimbulkan benturan kepentingan dari para *stakeholder* apabila dilakukan secara sembarangan, sehingga dalam pemanfaatannya diperlukan prinsip kehati-hatian. Pengelolaan hutan harus dilakukan secara berkesinambungan dalam rangka mensejahterakan masyarakat, korelasi antara hutan dengan kesejahteraan masyarakat sekitar sangat erat sehingga ketersediaan sumber daya hutan yang sangat terbatas dapat berpotensi menimbulkan permasalahan serius apabila pengelolaannya tidak terkoordinasi dengan baik. Konflik sering muncul antara masyarakat sekitar hutan dengan pihak swasta yang mendapatkan izin pengelolaan, sesama masyarakat maupun dengan pemerintah sebagai pemangku kepentingan. Dampak yang diakibatkan dari konflik tersebut adalah kerusakan lingkungan hutan baik secara fisik maupun non-fisik, sehingga para pemangku kepentingan harus mampu melakukan upaya menyelesaikan dengan baik.

Perbedaan karakteristik stageholder merupakan sumber utama terjadinya konflik dalam pengelolaan hutan, para pengusaha (korporasi) merasa dirinya sudah mempunyai dokumen perijinan dari pejabat pemangku kepentingan yang sah, sedangkan masyarakat walaupun tidak didukung dengan bukti kepemilikan dikarenakan keterbatasan pengetahuan merasa sebagai pemilik dikarenakan sudah mengelola secara turun temurun dari nenek moyangnya. Para pemangku kepentingan yang merasa berhak mengeluarkan ijin tidak memperhatikan kondisi sosial kemasyarakatan, apalagi didukung dengan kondisi budaya kolusi, nepotisme dan koruptif dari pejabat negara yang mempunyai kewenangan mengeluarkan perijinan. Apabila tidak dikelola dengan baik, konflik tersebut akan berdampak negatif terhadap stageholder maupun sumber daya yang ada dalam hutan itu sendiri. Di samping itu, sumber yang menjadi penyebab terjadinya konflik



dalam pengelolaan hutan antara lain adanya perbedaan persepsi antara pemerintah selaku pemangku kepentingan dengan masyarakat sebagai pihak yang mempunyai hak pengelolaan dikarenakan sudah dilakukan secara turun temurun dari nenek moyangnya. Penguasaan masyarakat terhadap hutan cenderung tidak diimbangi dengan usaha pengamanan hak berupa pengurusan dokumen kepemilikan, hal ini dikarenakan rata-rata masyarakat di sekitar hutan mempunyai tingkat pendidikan dan sosial ekonomi rendah. Kebijakan pengelolaan hutan yang bersifat sektoral, pengelolaan, pengaturan dan pemanfaatan yang bersifat parsial, serta sistem kelola dalam pemberian hak pengelolaan hutan secara terpusat dapat menimbulkan benturan kepentingan ekonomi dengan kelestarian sumber daya hutan.

Dalam rangka mengelola hutan, bangsa Indonesia telah membuat Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Kehutanan. Namun demikian, undang-undang ini setelah dijalankan terdapat kelemahan yaitu tidak mengatur kelangsungan perizinan yang berkaitan dengan pertambangan yang lokasinya berada di hutan yang sudah ada sebelum undang-undang ini diberlakukan. Dalam rangka mengisi kekosongan hukum khususnya terhadap investor yang sudah mempunyai izin penambangan sehingga dapat menimbulkan kepastian hukum dalam usaha pertambangan di kawasan hutan, selanjutnya pada tanggal 11 Maret 2004 pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Kehutanan. Pengaturan tentang kehutanan ini agar mempunyai kedudukan yang kuat dan mengikat seluruh warga negara, selanjutnya pada tanggal 13 Agustus 2004 peraturan pemerintah pengganti undang-undang tersebut disahkan menjadi Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2004 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Kehutanan Menjadi Undang-Undang (LNRI Tahun 2004 Nomor 86), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-



Undang Kehutanan. Di samping undang-undang tersebut, terdapat beberapa peraturan yang juga mengatur hutan seperti undang-undang konservasi sumber daya alam hayati dan ekosistemnya, Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1985 Tentang Perlindungan Hutan, dan lain sebagainya.

Beberapa perbuatan di wilayah laut yang dapat dikategorikan sebagai kejahatan kehutanan, antara lain melakukan pengangkutan hasil hutan dengan tidak dilengkapi dokumen yang sah dari pejabat yang berwenang, tidak melakukan prosedur pelelangan terhadap barang temuan dan barang rampasan hasil pelanggaran dari hasil hutan, serta tidak memberikan insentif dari pelelangan hasil hutan kepada pihak yang terkait. Perbuatan lain yang juga merupakan kejahatan adalah pelanggaran terhadap Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan (SKSHH). Dokumen ini harus melekat bersama-sama saat melakukan pengangkutan dan penguasaan hasil hutan dikarenakan merupakan bukti legalitas. Pada waktu dan tempat yang sama seharusnya dokumen SKSHH dan barang hasil hutan selalu menjadi satu kesatuan, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 78 Ayat (7) Jo. Pasal 50 Ayat (3) huruf (h) Undang-Undang Kehutanan.

I. Tindak Pidana Keimigrasian

Pengelolaan dalam bidang imigrasi oleh bangsa Indonesia diatur dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang Tindak Pidana Keimigrasian (LNRI Tahun 2011 Nomor 52, TLNRI Nomor 5216), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Keimigrasian. Setiap orang yang memasuki wilayah Indonesia dengan tidak terdaftar sebagai warga negara serta tidak memiliki dokumen keimigrasian masuk kategori telah melakukan tindak pidana keimigrasian. Semua orang yang memasuki dan keluar dari wilayah Indonesia wajib memiliki dokumen perjalanan yang sah dan masih berlaku sebagaimana diatur dalam Pasal 8 Ayat (1) Undang-Undang Keimigrasian. Terhadap orang asing yang akan memasuki wilayah Indonesia diwajibkan untuk mempunyai visa yang masih berlaku dan



diterbitkan oleh pejabat yang mempunyai kewenangan sebagaimana diatur dalam norma Pasal 8 Ayat (2) Undang-Undang Keimigrasian, kecuali ditentukan lain berdasarkan perjanjian internasional dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan keimigrasian.

Setiap negara mempunyai kewenangan menjalankan yurisdiksi terhadap benda, orang dan perbuatan yang dilakukan oleh seseorang. Suatu negara dapat merumuskan peraturan perundang-undangannya yang berkaitan dengan lalu lintas antarnegara terhadap orang, barang dan perbuatan yang terjadi dalam wilayah negaranya. Keimigrasian itu bersifat universal sehingga berlaku di semua negara, namun demikian dalam pengaturan setiap negara mempunyai kekhususan sesuai dengan nilai budaya dan kebutuhannya (Armansyah (dkk), 2019). Keimigrasian harus dapat berfungsi sebagai penjaga pertahanan dan keamanan negara, serta merupakan perwujudan penegakan kedaulatan atas wilayah negara. Pengawasan terhadap orang asing merupakan kewenangan dan tanggung jawab Kementerian Hukum dan HAM (Dirjen Imigrasi), yang dalam pelaksanaannya dapat berkoordinasi dengan institusi lain seperti Polri, TNI AL, dan lain sebagainya.

Dalam rangka melindungi kepentingan nasional, suatu negara dapat melakukan pengaturan terhadap keluar masuknya orang yang meliputi prinsip-prinsip, tata pelayanan dan pengawasan, yang disesuaikan dengan tujuan nasional Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945. Setiap negara dapat melarang dan mengizinkan (*selective policy*) seseorang yang akan masuk dan keluar wilayah sesuai dengan prinsip keimigrasian yang bersifat universal. Peraturan perundang-undangan dalam bidang imigrasi yang mengacu pada prinsip universal tersebut mempunyai peranan yang sangat penting dalam rangka menegakan hukum dan kedaulatan negara, dan setiap orang yang akan masuk dalam wilayah suatu negara harus tunduk pada hukum negara yang dikunjunginya sebagaimana warga negaranya sendiri (Armansyah (dkk), 2019).



Perwujudan *selective policy* ini diharapkan dapat menjamin kemanfaatan bagi orang asing serta menunjang stabilitas nasional. Disamping itu, juga dapat bermanfaat bagi keamanan dan ketertiban, kedaulatan negara serta mencegah dampak negatif yang sangat mungkin timbul dari perlintasan orang tersebut. Keberadaan orang asing di wilayah Indonesia apabila dipandang perlu dilakukan pemantauan dan pengawasan secara teliti, cepat, tepat dan terkoordinasikan dengan baik serta tetap menjunjung tinggi prinsip keterbukaan dan memberikan pelayanan sebaik-baiknya terhadap warga negara asing. Sejalan dengan peningkatan kejahatan internasional dan transnasional seperti narkoba, perdagangan manusia, penyelundupan manusia, dan lain-lain maka pemantauan terhadap orang asing perlu dilakukan peningkatan secara terus menerus, sehingga dapat meminimalkan terjadinya kejahatan. Dalam melakukan pengawasan, Dirjen Imigrasi seharusnya tidak saja melakukan pengawasan pada saat memasuki wilayah Indonesia, akan tetapi juga selama berada di wilayah Indonesia beserta dengan kegiatannya.

Beberapa tindak pidana dalam bidang keimigrasian yang berhubungan dengan wilayah perairan Indonesia adalah sebagai berikut:

1. Orang asing yang memasuki wilayah Indonesia mempunyai kewajiban untuk memberikan keterangan yang berkaitan dengan identitas diri dan menyerahkan atau memperlihatkan dokumen perjalanan atau ijin tinggal, sehingga apabila tidak dapat menunjukkan identitas dapat diduga telah melanggar norma Pasal 116 Undang-Undang Keimigrasian, terhadap pelanggarnya dapat dijatuhi pidana kurungan paling lama 3 bulan dan pidana denda maksimum 25 juta rupiah.
2. Seseorang yang bertindak selaku pemilik atau pengurus tempat penginapan setelah diminta petugas imigrasi tidak memberikan data orang asing yang menginap ditempatnya dapat dipersalahkan telah melanggar norma Pasal 117 Undang-Undang Keimigrasian, sehingga terhadap



- pelanggarnya dapat dijatuhi pidana kurungan paling lama 3 bulan dan pidana denda maksimum 25 juta rupiah.
3. Seseorang yang tidak mempunyai dokumen perjalanan dan visa yang dikeluarkan oleh pejabat yang berwenang memasuki dan/atau berada dalam wilayah Indonesia, sehingga dapat dipersalahkan melanggar norma Pasal 119 ayat (1) Undang-Undang Keimigrasian, terhadap pelanggarnya dapat dijatuhi pidana kurungan paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum 500 juta rupiah.
 4. Seseorang warga negara asing mempergunakan dokumen palsu atau dipalsukan dapat dipersalahkan melanggar norma Pasal 119 ayat (2) Undang-Undang Keimigrasian, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dijatuhi pidana kurungan paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum 500 juta rupiah.
 5. Setiap orang dengan tidak memiliki hak yang sah memasuki wilayah Indonesia dengan tujuan mencari keuntungan dengan melakukan penyelundupkan manusia, dapat dipersalahkan melanggar norma Pasal 120 ayat (1) Undang-Undang Keimigrasian sehingga terhadap pelanggarnya dapat dijatuhi pidana kurungan paling lama 15 tahun dan paling sedikit 5 tahun serta pidana denda minimum 500 juta rupiah dan maksimum 1,5 milyar rupiah.
 6. dan lain sebagainya.

J. Tindak Pidana Penambangan Pasir Laut

Negara Indonesia mempunyai laut dan wilayah pesisir pantai cukup banyak dan beragam, sehingga dikenal sebagai negara yang memiliki wilayah pesisir pantai yang terkenal akan keindahannya. Hal ini terbukti dengan banyaknya wisatawan lokal maupun manca negara yang berkunjung guna menikmati keindahan alam pantai tersebut. Keindahan alam merupakan aset negara yang penting dan menguntungkan sehingga perlu dijaga dengan baik dan benar agar tidak rusak. Pasir laut masuk dalam kategori bahan galian bukan mengandung unsur mineral



(golongan A dan/atau B), yang posisinya berada di daratan maupun wilayah perairan (laut) Indonesia. Golongan bahan galian A adalah golongan bahan galian yang strategis seperti gas alam, minyak bumi, batu bara, uranium, nikel, timah dan lain sebagainya, sedangkan golongan B merupakan bahan galian yang vital seperti besi, mangan, titanium, bauksit, dan lain sebagainya. Penambangan pasir laut secara spesifik diatur dalam Undang-Undang Nomor 27 tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil (LNRI Tahun 2007 Nomor 84, TLNRI Nomor 4739).

Dewasa ini kegiatan penambangan pasir laut berkembang pesat dikarenakan memberikan keuntungan dan peningkatan kesejahteraan hidup masyarakat, khususnya bagi para penambang. Namun demikian, kegiatan tersebut membawa dampak negatif bagi manusia dan lingkungan hidup dikarenakan pelaksanaannya tidak berdasar pada hukum dan peraturan yang ada, yaitu dengan melakukan kegiatan secara ilegal atau tanpa izin. Dampak negatif dari kegiatan penambangan pasir laut tersebut lebih banyak apabila dibandingkan dengan keuntungan yang diperolehnya. Kegiatan secara illegal dalam waktu yang lama dapat menyebabkan kerusakan ekosistem laut dan waktu pemulihannya pun tidak dapat dilakukan secara cepat. Beberapa dampak negatif nyata (terlihat) adalah meningkatnya abrasi dan erosi pantai, menurunkan kualitas lingkungan perairan laut, semakin meningkatnya pencemaran pantai, penurunan kualitas air yang menyebabkan semakin keruhnya air laut, rusaknya wilayah pemijahan dan daerah asuhan, menimbulkan turbulensi yang menyebabkan peningkatan kadar padatan tersuspensi di dasar perairan dan meningkatkan intensitas banjir air rob terutama di pesisir daerah yang terdapat penambangan pasir laut (Tanuri, 2007). Kegiatan pertambangan pasir laut perlu dilakukan pengaturan yang dapat mencegah timbulnya kerusakan dan pencemaran lingkungan, salah satu instrumen hukum yang dipergunakan pemerintah adalah pemberian ijin penambangan.



Penambangan pasir laut merupakan rangkaian kegiatan meliputi pengambilan (pengerukan), untuk selanjutnya dilakukan pengangkutan untuk diperdagangkan, yang apabila dilakukan dengan tidak memiliki dokumen yang sah dapat dikategorikan telah melakukan tindak pidana penambangan pasir laut. Penyidik yang mempunyai kewenangan melakukan penegakan hukum terhadap kejahatan penambangan pasir menurut Pasal 70 Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil adalah Penyidik Polri dan Penyidik PPNS tertentu sesuai dengan bidang tugasnya. Kualifikasi tindak pidana penambangan pasir di laut secara ilegal dan ketentuan pemidanaan yang dilanggar adalah sebagai berikut:

1. Seseorang yang melakukan penambangan pasir pada suatu zona (wilayah) yang secara teknis, sosial budaya dan ekologis merugikan masyarakat sekitar dan/atau menimbulkan kerusakan lingkungan di duga telah melanggar norma Pasal 73 Ayat (1) huruf d Undang-Undang Pengelolaan Wilayah pesisir, dengan pidana penjara paling singkat 2 (dua) tahun dan paling lama 10 (sepuluh) tahun dan denda paling sedikit Rp.2.000.000.000.00,- dan paling banyak Rp.10.000.000.000.00,-
2. Seseorang yang melakukan usaha penambangan pasir laut dengan melakukan pengerukan dengan tidak dilengkap surat kuasa penambangan diduga telah melanggar ketentuan norma Pasal 31 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1967 tentang Ketentuan pokok Pertambangan.
3. dan lain sebagainya.

K. Tindak Pidana Pelanggaran Wilayah (Tanpa *Security Clearance*)

Wilayah Indonesia sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 43 Tahun 2008 Tentang Wilayah Negara (LNRI Tahun 2008 Nomor 177, TLNRI Nomor 4925), untuk selanjutnya di sebut Undang-Undang Wilayah Negara, meliputi wilayah darat, laut dan udara di



atasnya. Wilayah tersebut apabila ditinjau dari aspek negara kepulauan meliputi wilayah daratan, wilayah perairan yang terdiri atas perairan kepulauan, perairan pedalaman, laut teritorial beserta dasar laut dan tanah dibawahnya serta sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dan ruang udara yang posisinya berada di atas wilayah tersebut. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai kedaulatan atas wilayah dan hak berdaulat terhadap zona tertentu yang posisinya berada di luar wilayah kedaulatan, untuk selanjutnya diberikan kewenangan melakukan pengelolaan dan pemanfaatan sebesar-besarnya demi kemakmuran bangsa Indonesia, sebagaimana diamanatkan oleh konstitusi negara (UUD RI 1945).

Luas wilayah Indonesia yang berupa perairan sangat luas dan bertetangga dengan negara lain sehingga memerlukan pengawasan di perbatasan agar kapal-kapal asing tidak dengan seenaknya memasuki Indonesia tanpa mematuhi aturan yang berlaku. Patroli keamanan laut yang berupa kehadiran unsur-unsur kapal perang dan kapal negara di laut memiliki nilai strategis bagi eksistensi kedaulatan bangsa dan keamanan laut di wilayah yurisdiksi nasional Indonesia (Supramono, 2013). Wilayah Indonesia harus dikelola secara simultan dengan pendekatan kesejahteraan, keamanan dan kelestarian lingkungan. Pengelolaan wilayah negara bertujuan meningkatkan kesejahteraan rakyat Indonesia, sedangkan pendekatan keamanan dilakukan dalam rangka menjamin kedaulatan negara dan keutuhan wilayah serta melindungi seluruh aspek kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia. Pendekatan kelestarian lingkungan diartikan sebagai upaya dalam melakukan pembangunan nasional dengan memperhatikan aspek kelestarian lingkungan.

Kapal perang maupun kapal sipil asing yang akan melakukan aktifitas di zona perairan Indonesia berimplikasi terhadap keamanan (*security*), sehingga setiap kegiatan yang dilakukan pihak lain melalui daerah tertutup harus mendapatkan ijin dari pejabat yang mempunyai kewenangan dalam bidangnya (*security clearance*) dari Kementerian Pertahanan,



dalam hal ini Kabais TNI. Kapal asing tersebut apabila tidak mempunyai ijin dapat dikategorikan telah melakukan pelanggaran wilayah. Namun demikian, terhadap kapal berbendera asing yang sedang melakukan kegiatan lintas damai di zona perairan Indonesia (kecuali perairan pedalaman) tidak memerlukan ijin dari pemerintah Indonesia. Kapal militer dan sipil asing yang sedang melakukan pelayaran lintas alur laut kepulauan di ALKI dan lintas transit di selat internasional tidak memerlukan perijinan dari negara pantai yang dilewati.

Tindak pidana di laut yang dapat diklasifikasikan sebagai pelanggaran wilayah meliputi tindakan kapal-kapal berbendera asing yang melakukan kegiatan pelayaran atau mengambang, dengan maksud dan tujuan tertentu yang dapat mempengaruhi aspek pertahanan dan keamanan negara Indonesia. Kapal asing tersebut masuk wilayah perairan Indonesia tanpa izin, yang meliputi kapal asing yang melakukan survey, melakukan eksploitasi dan eksplorasi, kapal perang asing, kapal yarch, serta kapal berbendera asing yang akan memasuki daerah tertutup wilayah Indonesia. Namun demikian, apabila dalam pemeriksaan ternyata menunjukkan kapal asing tersebut benar-benar dalam keadaan *force majeure*, maka wajib memberikan pertolongan kepada kapal asing tersebut beserta ABK-nya.

Klasifikasi tindak pidana dan ketentuan perundang-undangan yang dilanggar bahwa dengan sengaja kapal berbedera asing yang mengambang atau sedang melakukan pelayaran dengan tujuan tertentu, yang mempunyai dampak terhadap keamanan negara, dan/atau melalui wilayah yang dinyatakan sebagai daerah tertutup perairan Indonesia, melanggar ketentuan pasal 12 Ayat (1) huruf h TZMKO Tahun 1939, yang rumusannya bahwa Barang siapa yang tanpa hak untuk itu seperti tercantum dalam pasal 10 dan 11 TZMKO Tahun 1939. Penegakan hukum dapat dilakukan oleh TNI AL dan PPNS Syahbandar berdasarkan pasal 13 Ayat (1) jo Pasal 14 TZMKO 1939 dan Polri berdasarkan Pasal 6 Ayat (1) KUHAP.



L. Tindak Pidana Narkotika dan Psikotropika

Kejahatan terhadap narkotika dan psikotropika yang melanda dunia ini merupakan kejahatan yang terkoordinir dengan melibatkan lintas negara (transnasional), sehingga pemberantasannya perlu dilakukan secara bersama-sama (simultan). Pemberantasan narkotika yang sudah menjadi transnasional crime harus melibatkan semua negara di dunia dengan PBB selalu koordinatornya. Kejahatan ini merupakan ancaman potensial dan serius terhadap kemakmuran dan keamanan bersama (global), serta telah menjadi ladang bisnis yang menggiurkan dikarenakan memberikan keuntungan sangat fantastis besarnya. Kejahatan narkotika dan psikotropika yang marak terjadi di Indonesia juga tidak dapat dipisahkan dari kejahatan internasional yang terorganisir di negara lain, sehingga diperlukan perlindungan terhadap warga negara yang merupakan aset nasional.

Dalam melakukan pemberantasan terhadap narkotika dan psikotropika bangsa Indonesia telah menetapkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1997 Tentang Psikotropika (untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Psikotropika) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1997 Tentang Narkotika sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2009 (untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Narkotika). Dalam rangka memperkuat undang-undang tersebut, agar dapat diaplikasikan dalam masyarakat selanjutnya pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2011 Tentang Wajib Laport Pecandu Narkotika. Walaupun sudah terdapat berbagai peraturan perundang-undangan, namun demikian penyalahgunaan narkotika dan psikotropika di Indonesia masih cukup tinggi, bahkan berbagai lapas dipenuhi kasus tersebut. Pemerintah pernah melaksanakan aksi nasional pencegahan dan pemberantasan penyalahgunaan narkotika dan presekusor dengan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2018, dan menteri Dalam Negeri juga mengeluarkan Peraturan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Fasilitas Pencegahan dan Pemberantasan



Peredaran gelap Narkotika dan Presekusornya, dengan melibatkan gubernur, bupati/wali kota selaku pemangku kepentingan di daerah masing-masing.

Perkembangan perdagangan gelap narkotika dan psikotropika mempengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan manusia, sehingga tidak hanya menjadi permasalahan bangsa Indonesia saja namun sudah menjadi permasalahan dunia. Masuknya narkotika dan psikotropika ke Indonesia tidak hanya melalui jalur darat dan udara, pada dekade akhir ini marak penyelundupan narkotika dan psikotropika melalui jalur laut. Transaksi melalui jalur laut dianggap paling aman dikarenakan luas wilayah lautan Indonesia tidak sebanding dengan jumlah petugas yang mempunyai kewenangan (sebagai pemangku) dan sarana yang digunakan dalam penanganannya. Indonesia dianggap sebagai pasar besar dan menguntungkan bagi sindikat internasional dikarenakan jumlah penduduk yang banyak dan tingkat pendidikan yang relatif masih rendah, sehingga berbagai modus ditempuh untuk memasukan ke dalam wilayah Indonesia, yang salah satunya melalui jalur perairan Indonesia (laut).

Pengangkutan narkotika dan psikotropika itu merupakan salah satu kategori tindak pidana, yaitu dengan serangkaian tindakan/kegiatan memindahkan barang yang berupa narkotika dan psikotropika dengan sarana dan cara apapun, dari suatu tempat ke tempat lainnya. Peredaran narkotika dan psikotropika yang melibatkan lintas negara (transnasional) dikenal adanya istilah transit, yaitu suatu kegiatan pengangkutan dengan berganti atau tidak berganti sarana angkut yang melewati wilayah Indonesia, dari suatu negara ke negara lain (antara dua negara lintas). Penanggulangan dengan melakukan kegiatan pencegahan terhadap tindakan penyalahgunaan narkotika dan psikotropika perlu dilakukan negara dalam rangka melindungi warga negaranya, dengan melakukan tindakan penegakan terhadap kegiatan produksi, peredaran dan penyalahgunaan (pemakaian) yang sangat dimungkinkan dilakukan oleh setiap warga negara, baik bersifat individu, kelompok maupun aktor



aparatus negara.

Dalam rangka melakukan penanggulangan secara internasional, sudah terdapat konvensi internasional yang melakukan pengaturan terhadap penyalahgunaan narkoba dan psiko tropika. Pada tahun 1961 dirumuskan pertama kali tentang penyalahgunaan narkoba dan psiko tropika, yaitu dalam *The United Nation's Single Convention on Narcotic Drugs Tahun 1961*. Dalam rangka mengikuti perkembangan jenis narkoba dan psiko tropika yang sangat pesat, selanjutnya pada tahun 1972 dilakukan amandemen perubahan dengan protokol tentang *United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*. Di samping konvensi internasional di atas, masih terdapat konvensi internasional yang berhubungan dengan kegiatan narkoba dan psiko tropika yaitu *United Nation's Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances 1988*. Mengacu kepada konvensi internasional tersebut, selanjutnya pada tahun 1976 di Manila negara ASEAN melakukan persetujuan bersama dengan penandatanganan deklarasi yang dilakukan oleh para Menteri Luar Negeri ASEAN. Kesepakatan yang diperoleh adalah kesamaan cara pandang, strategi dan pendekatan dalam melakukan pemberantasan, keseragaman dalam membuat peraturan perundang-undangan, membuat badan koordinasi, serta melakukan kerja sama secara bilateral maupun multilateral sesama negara ASEAN.

Upaya yang dilakukan oleh bangsa Indonesia dalam melakukan pencegahan terhadap kejahatan narkoba dan psiko tropika dengan menjalin kerja sama bilateral dan multilateral guna memastikan bahwa bangsa Indonesia aman dan terbebas dari narkoba dan psiko tropika. Selain itu, juga dibutuhkan keseriusan dari pemangku kepentingan dalam pemberantasan kejahatan narkoba dan psiko tropika demi generasi selanjutnya. Langkah yang diperlukan dalam pemberantasan tindak pidana narkoba dan psiko tropika sebagai kejahatan transnasional melalui perairan Indonesia dengan melakukan peningkatan sarana dan prasarana alat pendeteksi



serta menambah jumlah armada laut (kapal dengan GT 200) yang disesuaikan dengan wilayah perairannya. Peran aktif masyarakat dengan melakukan deteksi dini dan melaporkan setiap melihat kegiatan yang berkaitan dengan menyalahgunaan narkotika dan psikotropika sangat diperlukan.

Narkotika dan psikotropika sebagai kejahatan yang merusak sumber daya manusia berlu diperangi secara ebrsama oleh semua komponen bangsa. Beberapa tindak pidana yang berkaitan dengan narkotika adalah sebagai berikut:

1. Dengan melawan hukum atau dengan tidak mempunyai hak, setiap orang memiliki, menyimpan, menguasai, menanam, memelihara, atau menyediakan Narkotika Golongan I, II dan III, sebagaimana diatur norma Pasal 111 jo Pasal 112, Pasal 117, Pasal 122 Undang-Undang Narkotika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling singkat 4 tahun dan paling lama 12 tahun serta pidana denda minimum 800 jura rupiah dan maksimum 8 milyar rupiah.
2. Dengan tanpa hak atau melawan hukum, setiap orang mengekspor, mengimpor, memproduksi, atau menyalurkan Narkotika Golongan I, II dan III, sebagaimana diatur norma Pasal 113, Pasal 118, Pasal 123 Undang-Undang Narkotika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling sedikit 5 tahun dan paling lama 15 tahun serta pidana denda minimum 1 milyar dan maksimum 10 milyar rupiah.
3. Dengan tanpa hak atau melawan hukum, setiap orang yang berada di wilayah Indonesia, menjual, menukar, menawarkan untuk menjual, melakukan pembelian, bertindak sebagai perantara jual beli, menerima, atau menyerahkan Narkotika Golongan I, II dan III, sebagaimana diatur norma Pasal 114, Pasal 119, Pasal 124 Undang-Undang Narkotika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling sedikit 5 tahun dan paling lama 20 tahun serta pidana denda minimum 1 milyar dan maksimum 10 milyar rupiah.



4. Dengan melawan hukum atau dengan tidak mempunyai hak, setiap orang yang mengangkut, mengirim, membawa atau mentransiti Narkotika Golongan I, II dan III, sebagaimana diatur dalam norma Pasal 115, Pasal 120, Pasal 125 Undang-Undang Narkotika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling singkat 4 tahun dan paling lama 12 tahun serta pidana denda minimum 800 juta rupiah dan maksimum 8 milyar rupiah.
5. Dengan melawan hukum atau tanpa hak, setiap orang memberikan atau menggunakan Narkotika Golongan I, II dan III terhadap orang lain sebagaimana diatur dalam norma Pasal 116, Pasal 121, pasal 126 Undang-Undang Narkotika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling sedikit 5 tahun dan paling lama 15 tahun serta pidana denda minimum 1 milyar dan maksimum 10 milyar rupiah.
6. dan lain sebagainya.

Dalam bidang psikotropika, berbagai kegiatan yang berkaitan dengan memindahkan barang yang masuk kategori psikotropika dari suatu tempat ke tempat lainnya masuk kategori tindak pidana psikotropika. Kegiatan lain yang dapat dikategorikan kejahatan psikotropika antara lain melakukan produksi, mengedarkan, melakukan pengangkutan dengan sarana apapun guna dilakukan produksi psikotropika, juga dapat dikategorikan telah melakukan kejahatan psikotropika. Beberapa tindak pidana psikotropika yang terjadi di laut, adalah sebagai berikut:

1. Dengan melakukan tanpa hak dan tidak dilengkapi dengan dokumen persetujuan, setiap orang melakukan pengangkutan untuk kegiatan impor, ekspor psikotropika sebagaimana diatur norma Pasal 61 ayat (1) huruf (c) Undang-Undang Psikotropika dipersalahkan melanggar Undang-Undang Psikotropika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana penjara paling lama 10 tahun dan pidana denda maksimum 300



juta.

2. Dengan melakukan tanpa hak, seseorang yang menyimpan, memiliki, dan/atau membawa barang jenis yang dapat dikategorikan psikotropika sebagaimana diatur norma Pasal 62 Undang-Undang Psikotropika dipersalahkan melanggar Undang-Undang Psikotropika, sehingga terhadap pelanggarkannya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum 100 juta rupiah.
3. Dengan melakukan tanpa hak dan tidak dilengkapi dokumen yang sah dari pejabat yang mempunyai kewenangan yang sah melakukan pengangkutan sebagaimana diatur norma Pasal 63 ayat (1) huruf (a) Undang-Undang Psikotropika dipersalahkan melanggar Undang-Undang Psikotropika, sehingga terhadap pelanggarnya dapat dipidana dengan ancaman pidana paling lama 5 tahun dan pidana denda maksimum 100 juta rupiah.

M. Tindak Pidana Senjata Api dan Bahan Peledak

Manusia dalam mempertahankan kelangsungan hidup berupaya sedemikian rupa dengan kreatifitasnya membuat sesuatu yang bermanfaat bagi diri sendiri maupun kelompoknya. Sebagai makhluk sosial sering kali antara kelompok satu dengan lainnya terjadi konflik yang apabila tidak dipersiapkan dengan baik sering kali pihak yang kalah akan mati atau menderita luka-luka. Dalam rangka mempertahankan hidup dan memudahkan dalam menghadapi tantangan zaman tersebut selanjutnya manusia menciptakan senjata tajam dan senjata api beserta dengan bahan peledaknya. Selama ribuan tahun senjata api dan bahan peledak sebagai salah satu karya ciptaan dari umat manusia mengalami perkembangan, khususnya pada dekade akhir ini perkembangannya lebih pesat lagi.

Perkembangan senjata api dan bahan peledak seiring dengan perkembangan kebutuhan manusia itu sendiri yang dari waktu ke waktu juga mengalami perkembangan sesuai kebutuhan zaman. Senjata api dan bahan peledak berkembang



dengan pesat disebabkan adanya perlombaan pengembangan senjata yang memang harus dipersiapkan oleh negara. Perkembangan tersebut menjadikan komoditas perdagangan yang sangat menjanjikan sehingga hampir seluruh negara mengembangkannya. Harga yang dipatok oleh beberapa negara yang mengembangkan cukup tinggi tergantung dengan kecanggihannya, komoditi ini oleh beberapa negara juga diperdagangkan baik di dalam maupun luar negeri dalam jumlah cukup besar.

Masuknya senjata api dan bahan peledak dari negara produsen sampai kepada konsumen dapat dilakukan melalui jalur resmi (legal) dan secara nonlegal dengan melakukan penyelundupan. Selat Malaka sebagai jalur lalu lintas perhubungan dunia yang padat sangat dimungkinkan digunakan sebagai sarana memasukan senjata api dan bahan peledak secara ilegal. Perbuatan yang dilakukan seseorang membuat, menerima, memasukan, menyerahkan, mencoba menyerahkan, membawa, menguasai, menyediakan, mengangkut, menyimpan, menyembunyikan dan mengeluarkan senjata api dan bahan peledak dengan secara melawan hukum, dengan tidak mempunyai hak atau perijinan dari pejabat yang mempunyai kewenangan dalam bidangnya merupakan kejahatan yang berkaitan dengan senjata api dan bahan peledak. Sebagai salah satu kejahatan transnasional, penyelundupan bahan peledak dan senjata api merupakan ancaman terhadap pertahanan dan keamanan nasional suatu negara maupun ancaman terhadap individu dan kelompok sosial masyarakat.

Keamanan dan terancamnya individu karena tidak (kurangnya) perlindungan dari pemerintah atau negara merupakan motivasi utama masyarakat secara perorangan untuk memiliki senjata api, keamanan individu yang merupakan hak asasi manusia kurang mendapatkan perlindungan dan jaminan dari negara. Dalam skala negara, motivasi utama negara memperkuat pertahanan dan keamanan negaranya dengan membelanjakan anggaran pendapatan belanja



negaranya dalam jumlah yang cukup dikarenakan perkembangan globalisasi yang pesat dan adanya ancaman keamanan dunia terhadap setiap negara. Pengaturan pemakaian dan pemanfaatan senjata api dan bahan peledak setiap negara memiliki pendekatan yang berbeda dan cenderung bergantung sejauhmana senjata api dan bahan peledak tersebut dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pertahanan diri.

Pengangkutan senjata api dan bahan peledak dengan menggunakan sarana angkut (kapal) yang melalui perairan Indonesia apabila tidak dilengkapi dengan perijinan masuk kategori tindak pidana sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 1 Undang-Undang Darurat Nomor 12 Tahun 1951 Tentang Perubahan *Ordonnantietijdelijke Bijzondere Strafbepalingen* (Stbl. 1948 Nomor 17), untuk selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Senjata Api dan Undang-Undang Republik Indonesia Dahulu Nomor 8 Tahun 1948. Penanganan tindak pidana ini dapat dilakukan oleh penyidik Polri berdasarkan norma Pasal 6 Undang-Undang Darurat Nomor 12 tahun 1951, dan untuk di laut oleh TNI AL berdasarkan pasal 14 Peraturan Pemerintah tentang Undang-Undang Senjata Api Tahun 1939 jo. Pasal 13 TZMKO Tahun 1939 (khusus perbuatan memasukan, mengeluarkan, penerusan dan pembongkaran senjata api, bahan peledak atau mesiu lewat laut).

N. Tindak Pidana Terorisme

Terorisme merupakan suatu kejahatan yang bersifat kemanusiaan, masuk kategori *extra ordinary* (luar biasa) dan menjadikan perhatian seluruh dunia sehingga penanganannya harus menggunakan cara yang luar biasa (*extra ordinary measure*). Terorisme merupakan ancaman potensial yang serius terhadap kedaulatan negara, merupakan kejahatan yang bersifat internasional sehingga pemberantasannyapun harus melibatkan dunia internasional. Terorisme dapat mengancam perdamaian dunia dan menimbulkan bahaya terhadap keamanan nasional suatu negara serta kegiatannya selalu merugikan masyarakat pada umumnya. Pemberantasan



terorisme harus dilakukan secara terencana, terarah dan berkesinambungan dengan melibatkan dunia internasional namun harus tetap memperhatikan hak asasi manusia.

Terorisme merupakan kejahatan yang sangat menakutkan masyarakat berdimensi internasional, di berbagai negara telah terjadi kegiatan terorisme baik negara maju maupun sedang berkembang. Manusia dan harta benda menjadi korban dari kegiatan aksi terorisme ini sehingga menjadi sorotam tajam masyarakat internasional. Terorisme dapat terjadi di wilayah darat, laut maupun udara. Dalam zona perairan Indonesia, keamanan maritim memegang peranan penting dan perlu mendapatkan perhatian yang serius dalam rangka menjamin kebebasan bernavigasi terhadap kapal-kapal baik yang berbendera Indonesia maupun berbendera asing. Isu yang berkembang dan mempunyai nilai strategis pada akhir-akhir ini adalah berkaitan dengan keamanan maritim, baik yang bersifat tradisional maupun non-tradisional seperti bom Bali, WTC dan lain sebagainya. Di samping itu, juga terjadinya serangan beberapa terorisme dan pembajakan di selat Malaka menandai kehadiran terorisme di wilayah perairan Indonesia (Basil Germond, 2015).

Terorisme di wilayah perairan atau menggunakan sarana laut sebagai salah satu objek sasarannya merupakan ancaman baru dunia maritim. Karakteristik laut yang mudah digunakan sebagai sarana melakukan kegiatan dan mudah untuk melarikan diri, serta sebagai sarana mencari dana untuk melancarkan aksinya melalui *piracy* dan *armed robbery* (Fajriah dan Emmy Latifah, 2018). Bentuk-bentuk terorisme di laut antara lain menyebar ranjau dan menenggelamkan kapal di selat dan alur pelayaran yang strategis, melaksanakan teror dan sabotase terhadap objek vital nasional di laut, perusakan terhadap sarana navigasi di laut, dan lain sebagainya. Penyidik tindak pidana terorisme adalah Penyidik Polri berdasarkan Pasal 6 Ayat (1) KUHAP.

Kegiatan tindak pidana terorisme dapat menciptakan bahaya besar bagi kelangsungan hidup masyarakat suatu



bangsa dan mengganggu HAM berupa hak untuk bebas atau terhindar dari rasa takut serta hak untuk tetap hidup. Sasaran yang menjadi target tindakan ini bersifat random dan cenderung mengorbankan masyarakat yang tidak berdosa, sarana yang digunakan cenderung menggunakan senjata pemusnah massal dengan teknologi mutakhir, biasanya terjadi kerja sama antara terorisme nasional dengan internasional sehingga sangat berpotensi mengganggu perdamaian internasional.

Dalam rangka menangani terorisme masyarakat internasional telah membuat beberapa konvensi atau perjanjian internasional yang substansinya mengupas masalah terorisme seperti pada tanggal 15 Desember 1997 PBB mengadakan Konvensi di New York sehingga menghasilkan *International Convention for the Suppression of Terrorist Bombing (UN General Assembly Resolution, 1997)*. Dalam rangka memperkuat konvensi sebelumnya, pada tanggal 9 Desember 1999 di New York, PBB mengadakan Konvensi yang menghasilkan *International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism*.

Mengacu pada konvensi internasional tersebut, selanjutnya Bangsa Indonesia dalam rangka menanggulangi kegiatan terorisme telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2003 Tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2002 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme Menjadi Undang-Undang (LNRI Tahun 2018 Nomor 92, TLNRI Nomor 6216). Dengan diundangkannya permasalahan terorisme tersebut itu merupakan perwujudan negara dalam melindungi warga negara dan dalam rangka memperoleh kepastian hukum, serta merupakan bukti autentik bahwa negara Indonesia ikut serta aktif dalam melakukan pemberantasan kegiatan terorisme.

Terorisme saat ini sudah menggunakan strategi, sifat tindakan, tujuan dengan target yang diharapkan sangat bervariasi dan semakin meluas, sehingga kegiatan ini tidak dapat



diklasifikasikan sebagai kejahatan dengan menggunakan kekerasan (destruktif) biasa, namun sudah menjadi kejahatan kemanusiaan dan kejahatan terhadap perdamaian dunia. Perbuatan yang dapat diklasifikasikan sebagai tindak pidana terorisme apabila terdapat suatu kegiatan atau perbuatan yang sifatnya dengan sengaja (direncanakan terlebih dahulu). Kegiatan tersebut dengan menggunakan sarana kekerasan atau dapat juga berupa ancaman kekerasan sehingga menimbulkan rasa takut, was-was dalam masyarakat, serta apabila sudah terjadi potensi kerugian korban bersifat massal, lingkungan hidup, fasilitas publik dan objek vital nasional maupun internasional.







BAB 7

PENANGANAN TINDAK PIDANA DI WILAYAH PERAIRAN INDONESIA

A. Penanganan Tindak Pidana di Perairan Indonesia Oleh Unsur-Unsur Operasi di Laut

Tindak pidana tidak saja terjadi di wilayah daratan, akan tetapi juga terjadi di perairan sehingga diperlukan keberadaan unsur penegak hukum guna menciptakan kedamaian dan eksistensi kedaulatan negara. Penegakan hukum yang tegas dan konsisten sesuai mekanisme peraturan perundang-undangan diperlukan dalam melakukan pengamanan zona maritim. Terdapat banyak instansi yang mempunyai kewenangan untuk melakukan penegakan hukum terhadap tindak pidana di perairan Indonesia seperti TNL AL, Polri, Bea Cukai, KKP, Bakamla, dan lain sebagainya. Keberadaan berbagai macam institusi dengan tugas pokok masing-masing perlu dilakukan kerja sama dalam pelaksanaannya sehingga dapat menciptakan perairan yang damai, bebas dari berbagai macam ancaman dan gangguan.

Berbagai kejahatan di laut dapat menjadikan ancaman potensial maupun faktual terhadap pemanfaatan laut, sehingga diperlukan penegakan hukum yang konsisten, tegas dan sesuai dengan perundang-undangan suatu negara, baik undang-undang nasional maupun konvensi atau perjanjian internasional. Bentuk- bentuk ancaman terhadap laut itu meliputi:

1. Melakukan kegiatan perompakan, sabotase objek vital, perompakan, aksi teror, peranjauan, dan lain sebagainya dengan menggunakan kekerasan atau ancaman kekerasan berupa kekuatan bersenjata, yang dapat membahayakan eksistensi suatu negara atau warga negara secara individu sebagai pengguna laut.
2. Melakukan kegiatan yang dapat mengancam pelayaran (navigasi) pengguna laut yang disebabkan rusaknya kondisi hidrografi dan geografi lingkungan laut dengan merusak atau mengambil sarana navigasi seperti suar, buoy, dan lain sebagainya.
3. Melakukan kegiatan yang dapat mengancam keamanan sumber daya laut dengan melakukan aktifitas perusakan dan pencemaran ekosistem laut, pemanfaatan dan



pengelolaan sumber daya yang tidak berwawasan lingkungan dan hanya memperhatikan aspek ekonomi saja, konflik kepentingan dalam mengelola laut yang sangat potensial untuk dipolitisasi dengan pengelaran kekuatan angkatan perang masing-masing negara seperti sengketa kepemilikan suatu pulau, dan lain sebagainya.

4. Melakukan kegiatan yang melanggar hukum dan peraturan perundang-undangan suatu negara, yaitu melakukan pelanggaran terhadap hukum internasional dan nasional seperti kegiatan ilegal logging, penyelundupan, ilegal fishing, dan lain sebagainya (Purnomo, 2004).

Penanganan tindak pidana di perairan Indonesia oleh unsur-unsur operasi di laut yang dilakukan TNI Angkatan Laut oleh Kepala Staf TNI Angkatan Laut telah dibuatkan Prosedur Tetap Penanganan Tindak Pidana di Laut oleh TNI Angkatan laut sebagai pedoman unsur-unsur operasi di lapangan dalam menjalankan tugasnya. Begitu juga dengan unsur penegak hukum lainnya, masing-masing sudah mengeluarkan petunjuk pelaksanaan yang digunakan pegangan dalam melakukan penegakan hukum. Dalam rangka memberikan gambaran yang berarti tentang mekanisme penyelesaian perkara tindak pidana di laut akan dikupas satu persatu, yang meliputi tahap penanganan di laut oleh unsur kapal, penyidikan di pangkalan, tahap penuntutan dan sidang di peradilan.

1. Proses Penyelidikan di Laut

Penyelidikan merupakan suatu kegiatan awal dari proses penegakan hukum, yaitu berupa kegiatan mencari keterangan tentang ada tidaknya suatu tindak pidana, dapat dilakukan secara terbuka sepanjang dapat menemukan kejahatan dengan pengelaran unsur maupun secara tertutup dengan melakukan operasi intelijen. Penyelidikan merupakan serangkaian kegiatan atau tindakan yang dilakukan oleh penyelidik, kegiatan tersebut bertujuan untuk mencari dan menemukan suatu kegiatan atau peristiwa yang diduga merupakan kejahatan, sehingga dapat ditingkatkan ke tahap penyidikan sebagaimana yang telah



diatur dalam KUHAP atau peraturan perundang-undangan tertentu lain sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 5 KUHAP. Penyelidikan di laut dilakukan oleh unsur-unsur kapal untuk mencari dan menemukan kegiatan sebagai bukti awal (petunjuk) serta menemukan barang atau kegiatan sebagai alat bukti bahwa dalam suatu waktu dan tempat di wilayah perairan Indonesia telah terjadi pelanggaran dan kejahatan. Tindakan penyelidikan berupa kegiatan melaksanakan deteksi dini, pengenalan dan penilaian sasaran pelaku kejahatan, dan lain sebagainya.

Operasi penegakan hukum dan kedaulatan wilayah pelaksanaannya dimulai dengan langkah awal berupa pendeteksian dini pada daerah atau sektor-sektor patroli yang diduga telah terjadi pelanggaran atau kejahatan di laut. Operasi agar efektif dan efisien dapat dilakukan oleh unsur-unsur kapal secara mandiri maupun gabungan (dalam gugus tugas). Sumber informasi dalam melakukan pendeteksian dini didapat dari Analisa Daerah Operasi (ADO), unsur intelejen dari komando atas, unsur samping atau instansi lain sebagai informasi awal, dan untuk selanjutnya dapat dikembangkan dari dalam atau luar unsur sendiri. Selain itu, informasi intelejen dapat diperoleh dari laporan masyarakat nelayan atau masyarakat pantai, informasi dari kapal-kapal sipil dan informasi dari pesawat udara pengintai maritim (patroli udara). Dalam melakukan deteksi dini dapat menggunakan sarana radar, sonar, *electronis support meassure* (ESM) dan pemantauan secara visual (dengan mata telanjang).

Pengenalan sasaran awal dapat dilakukan menggunakan sarana ESM, kegiatan ini berfungsi mendeteksi apakah sasaran yang melakukan kegiatan berupa kapal kombatan (kapal perang) atau kapal sipil (non-kombatan). Kegiatan ini dilakukan dengan cara melakukan analisa pancaran elektromagnetik yang terdapat dalam kapal. Pendeteksian visual menggunakan mata telanjang maupun teropong untuk mengenali jenis sasaran apakah kapal perang dengan berbagai tipe atau kapal sipil (non-kombatan) seperti kapal kontainer, tanker, kapal ikan atau kapal



layar motor. Di samping itu, pengenalan secara visual juga dapat digunakan untuk mendeteksi nomor lambung kapal, bendera negaranya, warna lambung, dan lain sebagainya. Pengenalan sasaran dapat juga menggunakan sarana komunikasi berupa isyarat dan radio untuk mengetahui nama kapal, agen perusahaan, nahkoda, jenis kapal, negara/bendera kapal, muatan kapal, jumlah ABK, dan lain sebagainya. Pengenalan sasaran disamping menggunakan sarana tersebut di atas, juga dapat menggunakan data intelejen yang menyangkut sasaran yang sedang di cari, daerah rawan kejahatan, dan lain sebagainya.

Setelah sasaran dideteksi dan dikenali, untuk selanjutnya dilakukan kegiatan penilaian sasaran, apakah target sasaran itu kapal yang sedang melakukan kegiatan pelanggaran, kejahatan (tindak pidana) atau sedang melakukan lintas damai. Penilaian sasaran dilaksanakan dengan melakukan koreksi terhadap data yang dihasilkan dari kegiatan pengamatan dengan melakukan pencocokan dengan data intelijen yang biasanya diperoleh dari komando atas atau masyarakat nelayan, apakah terdapat kesesuaian antara data pengamatan dengan data intelijen. Apabila terdapat kesesuaian, selanjutnya melakukan validasi dan konfirmasi ulang untuk lebih meyakinkan dalam rangka menentukan keputusan yang akan di ambil, apakah dilakukan penghentian atau dibiarkan melakukan pelayaran karena dianggap melakukan lintas damai. Langkah atau tindakan selanjutnya adalah mencatat posisi dan tanggal, jam waktu deteksi. Sasaran ditinggalkan apabila tidak ada kecurigaan kapal tersebut telah melakukan pelanggaran atau kejahatan dan diadakan penghentian untuk dilakukan pemeriksaan apabila diperoleh keyakinan bahwa sasaran itu merupakan kapal yang telah melakukan kejahatan atau pelanggaran. Dalam hal memerlukan informasi tambahan, dapat meminta kepada komando atas atau unsur intelijen lainnya.

Terhadap kapal yang diduga telah melakukan pelanggaran dan kejahatan dapat dihentikan untuk dilakukan pemeriksaan. Penghentian kapal untuk diperiksa dapat dilakukan di laut



teritorial atau ZEEI. Penghentian kapal dapat dilakukan apabila terdapat informasi, bukti awal dan petunjuk yang cukup bahwa kapal tersebut diduga telah melakukan kegiatan yang melanggar hukum dan perundang-undangan Indonesia, atau melakukan pelanggaran terhadap norma Pasal 27 UNCLOS 1982. Kapal berbendera asing baik kapal penumpang maupun kapal dagang yang melakukan pengangkutan terhadap senjata api, amonisi, bahan peledak harus melaporkan jumlah dan jenisnya yang diangkut selama melakukan pelayaran lintas damai, serta kondisinya harus tetap tersimpan dalam keadaan rapi dan aman di dalam kapal.

Setelah dilakukan penghentian terhadap kapal yang patut diduga telah melakukan kejahatan atau pelanggaran maka langkah selanjutnya dengan melakukan pemeriksaan. Kegiatan ini baru dapat dilakukan apabila terdapat bukti permulaan yang cukup berupa petunjuk bahwa kapal tersebut telah melakukan kegiatan terlarang, misalnya melakukan penelitian tanpa ijin atau persetujuan dari pemerintah Indonesia. Di samping itu, kapal tersebut dicurigai telah melakukan eksploitasi dan eksplorasi SDA di ZEEI dan Landas Kontinen tanpa ijin dari pemerintah Indonesia. Melakukan kegiatan pencemaran lingkungan hidup di wilayah perairan dan melakukan kejahatan internasional seperti pembajakan, perdagangan narkoba, serta terhadap kapal sipil yang mengangkut senjata, amonisi, bahan peledak dan ditujukan untuk mengancam integritas wilayah dan kedaulatan Indonesia.

Penghentian dan pemeriksaan kapal dapat dilakukan pada zona laut lepas apabila cukup bukti terlibat dalam kegiatan pembajakan dan perompakan, perdagangan manusia (perbudakan), menolak memperlihatkan bendera kapalnya, kapal dengan tidak mempunyai bendera kebangsaan, mengibarkan bendera asing tidak sesuai dengan dokumennya. Di samping itu, apabila kapal tersebut diduga telah melakukan penyiaran atau pemancaran radio gelap tidak sesuai dengan yurisdiksi negaranya sesuai dengan Pasal 109 UNCLOS 1982. Prosedur penghentian suatu kapal untuk keperluan pemeriksaan perlu



memperhatikan prosedur yang ketat karena dapat membahayakan kapal pemeriksa itu sendiri. Kapal yang melaksanakan penghentian untuk melakukan pemeriksaan terlebih dahulu harus melaksanakan peran pemeriksaan dan penggeledahan. Kegiatan ini dengan terlebih dahulu memberikan isyarat keinginan untuk berkomunikasi dengan kapal yang akan dilakukan pemeriksaan. Situasi laut akan berbeda dengan daratan sehingga apabila komunikasi dengan kapal yang akan diperiksa belum terjalin, maka selanjutnya apabila cuaca cerah dan dapat dilihat dengan mata telanjang kapal pemeriksa mengibarkan bendera "K", atau optis lampu "KKK", serta komunikasi dengan radio FM chanel 16 apabila cuaca tidak dapat dilihat.

Langkah selanjutnya apabila komunikasi belum terjalin, apakah memang belum ada kontak komunikasi atau memang sengaja mengabaikan komunikasi dari petugas penegak hukum, maka apabila cuaca cerah dengan mengibarkan bendera Upen "L" dan/atau megaphone pada batas yang dapat di dengar, dan/atau isyarat gaud. Apabila permintaan berkomunikasi dan perintah berhenti menurut cara-cara tersebut tidak diindahkan maka diberikan peringatan dengan tembakan peluru hampa atau peluru tajam dengan senjata kaliber kecil berupa pistol atau larang panjang dengan sasaran mengarah ke atas. Terhadap peringatan yang telah diberikan apabila tetap membandel dengan tidak mengindahkan dapat dilakukan penembakan dengan senjata kaliber kecil atau senjata meriam ke arah air yang berada pada posisi sebelah kanan dan kiri, yang diharapkan percikan airnya dapat dilihat kapal yang hendak diperiksa.

Dalam melakukan penghentian, apabila dengan peringatan tersebut kapal sasaran yang dicurigai telah melakukan kejahatan dan pelanggaran tidak mengindahkan dan tidak berhenti, maka komandan Kapal dapat menembak ke arah badan kapal pada posisi yang tidak terdapat ABKnya sehingga tidak menimbulkan korban jiwa manusia. Tembakan ke arah anjungan dapat dilakukan apabila tembakan ke arah badan

kapal sudah dilakukan namun kapal sasaran tetap tidak berhenti atau apabila kapal yang akan diperiksa melakukan manuver yang dapat membahayakan terhadap keselamatan kapal pemeriksa. Apabila diantara ABK kapal yang diperiksa melakukan perlawanan bersenjata maka dapat dilaksanakan tindakan yang tegas dengan menggunakan senjata api secara proporsional dan terukur. Terhadap ABK yang berada di laut (air) perlu dilakukan pertolongan apabila kapal tenggelam dengan memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan kapal pemeriksa.

Dalam melakukan penghentian, apabila tidak dapat dilakukan karena kapal sasaran melarikan diri maka upaya selanjutnya melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*). Terhadap kapal berbendera asing, langkah pengejaran seketika ini dapat dilakukan apabila penegak hukum negara pantai mempunyai alasan yang cukup bahwa kapal yang menjadi target sasaran patut diduga telah melakukan pelanggaran terhadap hukum negara tersebut. Kegiatan ini baru dapat dimulai apabila kapal tersebut, atau salah satu sekocinya berada pada posisi di zona perairan pedalaman, laut teritorial, perairan kepulauan atau pada posisi zona tambahan dari negara yang melakukan pengejaran. Kegiatan pengejaran seketika ini boleh diteruskan sampai di luar laut teritorial maupun zona tambahan apabila pengejarannya tidak terputus sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 111 UNCLOS 1982. Hak untuk melakukan pengejaran dari negara pantai akan berakhir apabila kapal yang dikejar sebagai objek sasaran memasuki laut teritorial negaranya atau negara lain sebagai pihak ketiga.

2. Proses Pemeriksaan di Laut

Pemeriksaan dilakukan setelah kapal yang diduga melakukan kejahatan dan pelanggaran berhasil dihentikan. Fungsi dilakukan pemeriksaan guna menemukan bukti awal bahwa kapal tersebut telah melakukan pelanggaran atau kejahatan di wilayah perairan Indonesia sehingga dapat diproses melalui mekanisme peradilan. Pemeriksaan di laut sudah masuk



dalam kategori penyidikan, sehingga tindakan yang dilakukan masuk kategori *projustitia*. Proses penyidikan sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 Angka 2 KUHAP merupakan suatu rangkaian kegiatan pengumpulan alat bukti sehingga terlihat unsur-unsur pelanggarannya, yang pada akhirnya dapat ditemukan pelaku pelanggaran atau tersangkanya untuk diproses melalui mekanisme peradilan. Dalam proses pemeriksaan, Komandan kapal dapat memerintahkan agar kapal yang diperiksa untuk merapat kepada kapal pemeriksa, atau sebaliknya kapal pemeriksa merapat ke kapal yang diperiksa, atau dengan menurunkan sekoci dari kapal pemeriksa. Dalam melakukan pemeriksaan, apabila kapal pemeriksa menurunkan sekoci maka kapal pemeriksa harus tetap waspada mengawasi kapal yang diduga melakukan kejahatan dan pelanggaran tersebut pada jarak aman.

Sebelum melaksanakan pemeriksaan terlebih dahulu harus didahului dengan aba-aba peran pemeriksaan dan penggeledahan, apabila kapal yang diduga melakukan tindak pidana akan merapat ke kapal pemeriksa maka harus dilaksanakan peran bahaya tabrakan. Selama proses pemeriksaan maka seluruh team pemeriksa harus menggunakan seragam dengan identitas yang jelas dan lengkap. Komandan kapal selaku penanggung jawab dalam operasi dapat memberikan pengarahannya singkat terlebih dahulu kepada team pemeriksa sebelum kegiatan pemeriksaan dilakukan, mengecek kelengkapan administrasi seperti surat perintah untuk melakukan pemeriksaan, penyitaan, berita acara penemuan barang bukti, dan lain sebagainya, serta harus tetap memperhatikan prinsip kewaspadaan terhadap personil, materiil, dan navigasi karena tidak mengetahui karakteristik manusia yang diperiksa.

Beberapa hal dalam melakukan pemeriksaan di laut yang perlu menjadi perhatian antara lain bahwa pada saat melakukan pemeriksaan Nahkoda kapal yang diperiksa harus menyaksikan, pemeriksaan dilakukan secara teliti, tegas, tertib, serta harus dipastikan bahwa selama pemeriksaan ABK kapal tidak ada yang mengambil uang dan barang dari kapal yang diperiksa.



Setelah selesai pemeriksaan apabila tidak ditemukan pelanggaran maka kapal harus segera dibebaskan dengan dibuatkan berita acara atau surat pernyataan yang ditandatangani Nahkoda bahwa selama pemeriksaan tidak terjadi tindak pidana kekerasan, tidak ada uang dan barang yang rusak dan hilang. Pemeriksa harus mencatat pada jurnal kapal yang diperiksa bahwa telah dilakukan pemeriksaan serta memberikan catatan selama melakukan pemeriksaan dengan memperhatikan lokus dan tempos pada saat melakukan pemeriksaan, dengan dibubuhi stempel dari kapal yang melakukan pemeriksaan. Apabila terbukti telah melakukan tindak pidana di laut, maka pemeriksa memberitahukan kepada Nahkoda dan ABK kapal yang diperiksa dibawa ke pangkalan terdekat. Meminta pernyataan kepada Nahkoda kapal yang diperiksa tentang peta posisi, gambar situasi atau oleat pada saat melakukan pengejaran dan penghentian sebagai alat bukti pada sidang di pengadilan. Komandan kapal dapat menunjuk anggotanya untuk melakukan pengawalan menuju pangkalan terdekat dengan surat perintah secara tertulis.

Kapal tangkapan sebagai barang bukti selanjutnya di bawa ke pangkalan yang ditunjuk dalam rangka penyidikan lebih lanjut. Mekanisme membawa kapal tangkapan dapat dilakukan dengan cara di kawal, digandeng/ditunda atau dilakukan *ad hoc*. Kapal tangkapan di *ad hoc* dengan cara mengeluarkan surat kepada Nahkoda kapal yang ditangkap untuk membawa sendiri kapalnya ke pelabuhan/ pangkalan yang telah ditentukan dengan ditempatkan atau tanpa petugas dari kapal pemeriksa. Alat bukti yang berupa dokumen, uang dan benda-benda sebagai barang bukti yang mudah dipindahkan dilakukan tindakan pengamanan dan tetap berada dalam kapal pemeriksa. Metode *ad hoc* ini hanya berlaku untuk kapal dalam negeri atau kapal yang berbendera Indonesia, surat *ad hoc* dibuat rangkap tiga yaitu 1 untuk instansi yang dituju, 1 untuk tersangka dan 1 sebagai arsip pada kapal penangkap.

Kapal tangkapan dalam menuju pangkalan dengan cara di kawal yaitu Nahkoda kapal tersangka dan ABKnya tetap



mengendalikan kapalnya sedangkan kapal penangkap mengawasi pada jarak aman. Namun demikian, kapal penangkap dapat memindahkan sebagian ABKnya berada pada kapal tangkapan, begitu juga sebaliknya beberapa ABK kapal tangkapan dipindahkan ke kapal penangkap. Kapal tangkapan dilakukan penundaan (digandeng) dengan cara sebagian besar ABK kapal tangkapan dipindahkan ke kapal penangkap, selanjutnya kapal tangkapan digandeng oleh kapal penangkap. Apabila kapal tangkapan rusak berat dan tidak memungkinkan untuk ditunda, seluruh ABK kapal dipindahkan kepada kapal penangkap dan selanjutnya kapal ditenggelamkan, dengan dibuatkan berita acara terlebih dahulu dan ditandatangani nahkoda kapal yang ditangkap dengan menyebutkan posisi dan alasan dilakukan tindakan penenggelaman. Setelah kapal tiba di pangkalan/dermaga yang dituju, selanjutnya Komandan kapal penangkap menyerahkan kapal tangkapan beserta tersangka dan barang buktinya kepada pangkalan yang akan melakukan proses lanjut ke persidangan dengan disertai dokumen penunjang. Dokumen yang diperlukan meliputi laporan kejadian, posisi pada saat dilakukan penangkapan, pernyataan keadaan muatan, dan lain-lain.

B. Penanganan Tindak Pidana di Perairan Indonesia Oleh Unsur Pangkalan (Darat)

Pangkalan dapat melakukan penyidikan lanjutan setelah mendapat pelimpahan dari unsur kapal, namun demikian apabila alat bukti yang ada dirasakan masih kurang maka penyidik pangkalan dapat melakukan proses lagi dalam rangka melengkapi kekurangannya. Penyelidikan dapat diakhiri apabila dirasakan alat bukti sudah cukup untuk proses litigasi (pengadilan), sedangkan apabila tidak cukup bukti maka kapal harus dilepaskan demi kepentingan hukum. Perbedaan yang asasi antara penyelidikan dan penyidikan adalah apabila tindakan penyelidikan penekanannya terletak pada tindakan mencari dan menemukan suatu kejahatan atau pelanggaran, sedangkan penyidikan titik beratnya agar kejahatan menjadi

terang serta pelakunya dapat ditemukan untuk selanjutnya dibawa ke proses pengadilan (Harahap, 2012).

1. Proses Penyidikan di Pangkalan.

Penyidikan merupakan suatu rangkaian proses karena tindakan yang dilakukan tidak hanya sekali namun merupakan kegiatan yang sifatnya terus menerus. Kegiatan tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam KUHAP apabila kejahatannya masuk kategori tindak pidana umum dan undang-undang khusus (tertentu) apabila kejahatannya masuk klasifikasi tindak pidana tertentu. Tujuan proses penyidikan sebagaimana dijelaskan norma Pasal 1 Angka 2 KUHAP adalah untuk mengumpulkan alat bukti, yang dengan adanya alat bukti tersebut diharapkan perkara yang dahulunya masih kabur dan gelap menjadi terang, sehingga pada akhirnya pelaku kejahatan atau tersangkanya dapat ditemukan, untuk selanjutnya diproses melalui mekanisme peradilan. Proses penyidikan baru dapat dimulai apabila sudah ditetapkan tersangkanya, namun apabila tersangka belum ditetapkan maka prosesnya masih dalam tahap penyelidikan. Selama proses penyidikan, tersangka mempunyai hak yang diatur dalam KUHAP yaitu hak untuk mengajukan saksi yang meringankan (*A De Charge*), mengajukan saksi dari pakar dalam bidang tertentu (saksi ahli), hak untuk tidak dibebani dalam proses pembuktian, hak mendapatkan ganti kerugian yang layak dan rehabilitasi, hak untuk mengajukan banding dan kasasi kepada pengadilan yang lebih tinggi, hak diadili pada sidang terbuka untuk umum dengan pengadilan yang cepat, biaya ringan, dan hak untuk mengajukan peninjauan kembali (PK) terhadap putusan yang telah berkekuatan hukum tetap (Widhayanti, 1988).

Proses penyidikan tindak pidana di laut pada umumnya menggunakan KUHAP sebagai dasar melakukan penyidikan kecuali diatur tersendiri dalam undang-undang khusus. Dengan adanya asas hukum *lex specialis derogat legi generali* maka KUHAP sebagai hukum acara yang bersifat umum dikalahkan



dengan undang-undang khusus. Sebagai contoh proses penyidikan yang menggunakan undang-undang khusus misalnya, penyidikan pelanggaran tindak pidana perikanan sebagaimana diatur dalam norma dalam Pasal 72 dan 73 Undang-Undang Perikanan. Hal yang dimiliki oleh penyidik sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 7 KUHAP, adalah sebagai berikut:

- a. Penyidik mempunyai hak untuk menerima pengaduan apabila delik aduan dan laporan apabila delik umum dari seseorang tentang terjadinya suatu tindak pidana.
- b. Setelah menerima pengaduan atau laporan, selanjutnya penyidik dapat melakukan tindakan pertama di tempat kejadian perkara (TKP) sebagaimana yang terdapat dalam laporan atau pengaduan.
- c. Penyidik juga mempunyai kewenangan menyuruh seseorang untuk berhenti dan dilakukan pemeriksaan identitas terhadap seseorang yang patut diduga sebagai tersangka.
- d. Penyidik dapat melakukan tindakan penangkapan, penggeledahan, penyitaan dan penahanan dengan dibuatkan berita acara atas tindakan yang telah dilakukan tersebut.
- e. Penyidik dapat melakukan pemeriksaan terhadap dokumen (surat-surat) dan melakukan tindakan penyitaan dengan berita acara penyitaan surat.
- f. Penyidik dapat menganbil sidik jari orang yang patut diduga selaku tersangka dan mengambil foto sebagai kelengkapan proses penyidikan.
- g. Penyidik mempunyai kewenangan untuk memanggil seseorang guna didengar keterangan sebagai saksi atau tersangka dengan menggunakan surat panggilan secara tertulis.
- h. Penyidik dalam kaitan dengan pemeriksaan terhadap tersangka mempunyai kewenangan untuk mendatangkan/menghadirkan saksi ahli.



- i. Penyidik mempunyai kewenangan melakukan penghentian penyidikan apabila dalam proses penyidikan tidak ditemukan adanya unsur tindak pidana.
- j. Penyidik dapat melakukan tindakan lain sesuatu dengan hukum acara yang berlaku dengan penuh rasa tanggung jawab.

Penyidik apabila sudah memulai proses penyidikan berkewajiban untuk memberitahukan dimulainya proses penyidikan kepada kejaksaan dengan dibuatkan surat pemberitahuan dimulainya penyidikan (SPDP). Kewenangan penyidik yang berhubungan dengan melakukan pengeledahan, penyitaan dan penahanan akan dikupas satu persatu.

a. Pengeledahan.

Dalam rangka menemukan alat bukti yang masih ada (tertinggal) di kapal maka penyidik dapat melakukan tindakan pengeledahan yang meliputi pengeledahan terhadap kapal dan badan (orang). Pengeledahan merupakan salah satu bentuk tindakan upaya paksa mencari, menemukan dan menyita barang bukti guna kepentingan pembuktian dalam sidang peradilan. Pengeledahan sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 1 Angka 17 KUHAP merupakan suatu rangkaian tindakan yang dilakukan oleh penyidik dengan cara memasuki kapal guna melakukan pemeriksaan, penangkapan terhadap pelaku, penyitaan terhadap kapal dan benda lain yang ada kaitannya dengan suatu perbuatan pidana sebagai barang bukti. Pengeledahan harus disaksikan oleh Nahkoda dan ABK kapal untuk memastikan bahwa selama proses tidak terjadi kehilangan, tidak terjadi kerusakan terhadap benda, uang dan barang lainnya, baik yang berhubungan dengan kejahatan maupun yang tidak ada hubungannya dengan kejahatan.

Pengeledahan badan sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 1 Angka 18 KUHAP merupakan suatu tindakan yang dilakukan oleh penyidik dengan melakukan kegiatan memeriksa terhadap badan atau pakaian yang melekat pada badan tersangka, guna mencari alat bukti yang patut diduga berada atau menempel dalam badannya atau dibawanya, untuk



selanjutnya dilakukan penyitaan sebagai barang bukti di pengadilan. Pengeledahan badan meliputi juga rongga badan, yang berkaitan langsung dengan kehormatan, kesusilaan, adat istiadat, rasa keagamaan dan harga diri atau martabat orang yang digelegah. Oleh karena itu, dalam melakukan pengeledahan wajib memperhatikan norma keagamaan, kesusilaan, sopan santun dan adat istiadat (Kuffal, 2007). Tindakan pengeledahan apabila tersangka/terdakwanya berjenis kelamin perempuan maka yang melakukan pengeledahan adalah penyidik wanita. Penyidik apabila memerlukan pemeriksaan rongga badan sebaiknya meminta bantuan tenaga kesehatan, karena secara anatomis yang disebut dengan rongga badan adalah segala sesuatu yang meliputi bagian dalam tubuh, yang pada dasarnya dari bagian luar terdapat lubang atau rongga yang menuju ke bagian dalam tubuh, seperti rongga mulut, hidung, telinga, lubang vagina, dan lain-lain sehingga pelaksanaannya diperlukan prinsip kehati-hatian (Kuffal, 2007). Dalam melakukan pengeledahan rongga badan, walaupun tidak diatur dalam KUHAP sedapat mungkin disaksikan oleh keluarga dari orang yang digelegah, terutama sekali apabila yang digelegah seorang wanita.

Penyidik apabila melakukan pengeledahan harus dilengkapi dengan surat perintah pengeledahan dengan disaksikan minimum oleh 2 (dua) orang saksi dari ABK, dan membuat berita acara setelah dilakukan pengeledahan dengan ditandatangani saksi (minimal 2 orang). Salinan berita acara pengeledahan diberikan kepada nahkoda kapal yang diperiksa atau kepada ABK lain yang bertanggung jawab. Pengeledahan dapat dilakukan apabila sudah mendapatkan ijin dari Ketua Pengadilan setempat, namun demikian apabila situasi mendesak dan sangat perlu maka penyidik dapat melakukan tindakan pengeledahan terlebih dahulu, baru setelah selesai kemudian dimintakan persetujuan Ketua Pengadilan. Pengertian situasi mendesak dan sangat perlu telah diuraikan dalam penjelasan norma Pasal 34 KUHAP, yaitu apabila lokasi pengeledahan terdapat tersangka dan dikawatirkan apabila



tidak segera dilakukan penangkapan akan mengulangi tindakannya atau melarikan diri. Pada lokasi pengeledahan tersebut terdapat benda sebagai barang bukti dari hasil kejahatan apabila tidak segera dilakukan penyitaan benda tersebut dikawatirkan akan dipindahkan atau dimusnahkan, sedangkan surat ijin Ketua Pengadilan untuk melakukan pengeledahan tidak mungkin diperoleh dalam waktu yang singkat dan dengan cara yang layak sebagaimana yang diterangkan dalam Penjelasan Pasal 34 KUHP.

Pengeledahan di kapal harus dilakukan dengan teliti, cermat, tertib dan apabila sudah berakhir maka Nahkoda kapal yang digelegah diperintahkan menandatangani surat pernyataan yang menjelaskan selama proses pengeledahan tidak terdapat kehilangan, kerusakan yang menimbulkan kerugian baik materiil maupun personil. Pengeledahan harus sesuai dengan hukum acara yang berlaku karena pada prinsipnya merupakan pelanggaran HAM yaitu setiap orang itu dilarang ikut serta dalam masalah pribadi, keluarga, dan domisili (tempat tinggal) seseorang. Namun demikian, peraturan perundang-undangan masih memungkinkan untuk disimpangi walaupun terjadi pelanggaran HAM apabila untuk kepentingan umum dalam rangka penegakan hukum dan ketertiban masyarakat (Harahap, 2012).

Kegiatan pengeledahan sekalipun dapat dibenarkan menurut undang-undang namun mempunyai dampak terhadap kehidupan pribadi dan keluarga seseorang, yang akan menimbulkan siksaan batin bagi diri dan keluarganya. Pengeledahan agar diupayakan memilih waktu yang tepat dan baik yaitu waktu siang hari, kecuali apabila situasi mendesak dapat dilakukan sembarang waktu. Dalam praktik penegakan hukum, pengeledahan dilakukan berhubungan dengan penyitaan benda yang berkaitan dengan pelanggaran dan kejahatan, yang berfungsi dalam melakukan pembuktian pada sidang pengadilan.



b. Penyitaan Barang Bukti.

Penyitaan sebagaimana dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 16 KUHAP merupakan tindakan yang dilakukan penyidik untuk mengambil alih barang dari tersangka, untuk selanjutnya barang tersebut disimpan dalam penguasaan penyidik, barang tersebut dapat berwujud benda bergerak maupun tidak bergerak atau benda berwujud maupun tidak berwujud, sedangkan fungsinya untuk kepentingan pembuktian dalam proses penyidikan, penuntutan maupun persidangan dalam peradilan. Penyitaan merupakan tindakan hukum yang dapat dilakukan pada tahap penyidikan, sehingga setelah melewati tahap penyidikan tidak dapat lagi dilakukan penyitaan atas nama penyidik. Tujuan penyitaan untuk kepentingan pembuktian dalam sidang di pengadilan, yaitu kedudukannya sebagai barang bukti, tanpa adanya barang bukti kemungkinan besar perkara tidak dapat diajukan ke sidang peradilan. Oleh karena itu, agar kelengkapan materiil dan formil dalam suatu berkas perkara terpenuhi dilakukanlah penyitaan terhadap barang bukti guna pembuktian dalam penuntutan dan pemeriksaan sidang pengadilan.

Penyitaan merupakan suatu bentuk upaya paksa yang berupa perampasan harta kekayaan seorang tersangka atau terdakwa sebelum perkara memperoleh kekuatan hukum tetap. Penyitaan pada dasarnya merupakan penghinaan dan perkosaan terhadap seseorang serta bertentangan dengan HAM, namun untuk kepentingan umum dalam rangka menyelesaikan suatu perkara pidana secara ekseptional undang-undang membenarkan terhadap tindakan penyitaan, sehingga pelaksanaannya perlu memperhatikan prinsip kehati-hatian dan penuh rasa tanggung jawab.

Penyitaan oleh penyidik baru dapat dilaksanakan setelah terlebih dahulu mendapatkan ijin dari Ketua Pengadilan setempat, namun demikian tindakan penyitaan dapat dilakukan sebelum adanya ijin dari pengadilan apabila situasi mendesak dan sangat diperlukan, baru setelahnya memintakan ijin dari pengadilan. Dalam melakukan penyitaan terhadap kapal, maka

yang dapat dilakukan penyitaan adalah benda-benda yang berada di dalam kapal beserta dengan segala macam tagihannya yang diduga berkaitan dengan tindak pidana, misalnya kapal, alat navigasi, peta, jurnal kapal, dokumen kapal, ikan sebagai hasil kejahatan, jaring, bahan peledak dan lain sebagainya, sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 39 Ayat (1) KUHAP.

Pada waktu melakukan penyitaan kadang-kadang Nahkoda atau ABK dari kapal menolak untuk dilakukan penyitaan dikarenakan tindakan tersebut merugikan dirinya, maka dapat dibuatkan berita acara penolakan dengan disertai alasannya. Barang bukti yang disita harus di simpan dalam keadaan aman pada tempat yang telah ditentukan, di rumah penyimpanan benda sitaan negara (Rupbasan) atau dititipkan pada penyimpanan bank pemerintah apabila berupa uang dan barang berharga yang bentuknya kecil. Benda sitaan sebagai barang bukti di bungkus atau di ikat menurut jenisnya dan diberikan label barang bukti. Pada label dicatat nomor register, jumlah dan beratnya, jenis, dan lain-lain, serta barang bukti yang tidak mungkin dibungkus diberikan label kemudian ditempatkan pada posisi yang sering terlihat oleh penyidik. Barang bukti berupa kapal dengan mekanisme diambil mesin dan kemudinya atau dilumpuhkan terlebih dahulu sehingga tidak mungkin dapat berpindah tempat.

Benda sitaan sebagai barang bukti dapat dilakukan pelelangan apabila mempunyai sifat yang mudah rusak, busuk, membahayakan apabila disimpan dalam jangka waktu lama, sehingga tidak memungkinkan sampai menunggu putusan yang berkekuatan hukum tetap (*inkracht*). Namun demikian, sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 45 KUHAP perlu menyisakan sebagian kecil dan di foto dalam rangka pembuktian pada sidang peradilan. Pelelangan harus mendapatkan ijin dari Ketua Pengadilan setempat, dan akan lebih baik apabila mendapatkan persetujuan secara tertulis dari tersangka. Pelaksanaan lelang harus sesuai dengan mekanisme dan dilakukan oleh petugas balai lelang negara, terhadap uang



hasil lelang yang merupakan barang bukti harus disimpan dan dibuatkan berita acara penerimaan uang hasil lelang.

c. Penahanan Terhadap Tersangka.

Penahanan itu pada dasarnya merupakan kegiatan yang melanggar HAM karena merupakan tindakan perampasan kemerdekaan seseorang, sehingga hanya dapat dilakukan apabila berstatus sebagai tersangka atau terdakwa. Wewenang melakukan penahanan bukan hanya kewenangan penyidik saja, akan tetapi juga dimiliki oleh lembaga lain sesuai tingkat peradilannya, seperti pada tingkat penuntutan oleh Jaksa Penuntut Umum dan pada tingkat persidangan oleh Majelis hakim dengan penetapannya. Dalam penahanan terdapat dua asas hukum yang saling bertentangan, yaitu hak bergerak seseorang yang harus dihormati dan merupakan hak asasi manusia serta asas kepentingan umum (masyarakat) yang harus dipertahankan. Dalam bernegara, bahwa kepentingan umum harus mendapat prioritas (lebih diutamakan) daripada kepentingan pribadi, namun demikian dalam melakukan penahanan harus tetap menjunjung tinggi asas proporsional. Parameter perbuatan yang dapat diklasifikasikan sebagai kepentingan umum apabila bersifat sosial, tidak bertujuan menguntungkan diri sendiri atau kelompok, serta bermanfaat demi kesejahteraan masyarakat pada umumnya (Pramono, 2020).

Penahanan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 21 KUHAP merupakan kegiatan penempatan tersangka pada tempat yang telah ditentukan, yang dapat dilakukan oleh penyidik dan penuntut dengan surat keputusannya, serta dilakukan oleh Hakim dengan penetapannya. Penahanan itu merupakan suatu ikatan hukum, yaitu ikatan antara individu satu dengan individu lainnya, atau antara individu dengan masyarakat umum. Kegiatan penahanan baru dapat dilakukan apabila terdapat bukti permulaan yang cukup seseorang telah melakukan atau telah mencoba melakukan suatu perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai suatu kejahatan atau tindak pidana. Pelaksanaan penahanan harus



dengan surat keputusan penahanan dengan tembusan keluarga tersangka, apabila tersangkanya WNA harus ditembuskan kepada perwakilan negara yang bersangkutan. Penahanan menurut M. Yahya Harahap (2012) mengandung beberapa nilai atau makna, adalah sebagai berikut:

- 1) Dalam penahanan terdapat dua asas hukum yaitu kemerdekaan seseorang dan perampasan kebebasan yang merupakan HAM terhadap orang yang ditahan.
- 2) Dalam penahanan juga menyangkut harkat dan martabat seseorang sehingga dalam pelaksanaannya harus bersifat manusiawi.
- 3) Penahanan juga berkaitan dengan harga diri, nama baik, kehormatan dan pencemaran terhadap harga diri pribadi seseorang.

Surat perintah atau penetapan penahanan harus memuat identitas tersangka/terdakwa, nama, umur, pekerjaan, jenis kelamin dan tempat tinggal. Surat perintah penahanan juga harus menyebutkan alasan penahanan, uraian singkat kejahatan yang disangkakan atau didakwakan dan menyebutkan tempat dimana penahanan tersebut dilaksanakan. Hal ini diperlukan guna mendapatkan kepastian hukum agar tersangka dan keluarganya mengerti serta dapat mempersiapkan diri dalam melakukan pembelaan. Penahanan dapat dilakukan dengan pertimbangan bahwa tersangka patut diduga atau penyidik/penuntut merasa khawatir apabila tersangka akan melarikan diri, merusak atau menghilangkan barang bukti, atau akan mengulangi tindak pidana lagi sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 21 Ayat (1) KUHP.

Selain dengan apa yang telah dijelaskan di atas, terhadap kejahatan dan pelanggaran yang terjadi di ZEEI bahwa penahanan terhadap tersangka dapat dilakukan apabila diancam hukuman lebih dari 5 tahun sebagaimana dirumuskan norma Pasal 13 Huruf (c) Undang-Undang ZEEI. Syarat melakukan penahanan berbeda dengan penangkapan, perbedaannya terletak pada bukti permulaan yang cukup pada penangkapan sedangkan pada penahanan harus bukti yang



cukup, sehingga syarat dalam penahanan lebih berat daripada penangkapan. Pengertian bukti yang cukup harus dimaknai sesuai dengan norma Pasal 184 Ayat (1) KUHAP, yang meliputi surat, petunjuk, keterangan terdakwa, keterangan para saksi, keterangan ahli, dan bukan hanya didasarkan pada barang bukti yang disita oleh penyidik (Kuffal, 2007).

Penahanan dapat dilakukan pada setiap tingkatan proses peradilan mulai dari tingkat penyidikan, penuntutan dan peradilan. Penahanan oleh penyidik selama 20 hari, namun demikian apabila proses penyidikan belum selesai maka penahanan dapat diperpanjang oleh Jaksa selaku Penuntut Umum atas permintaan penyidik maksimum 40 hari sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 24 Ayat (1) dan (2) KUHAP. Penuntut umum dapat melakukan penahanan selama dan dapat diperpanjang oleh Ketua Pengadilan Negeri atas permintaan Penuntut Umum untuk paling lama 30 hari sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 25 Ayat (1) dan (2) KUHAP, sedangkan Hakim dapat melakukan penahanan maksimum 30 hari dan dapat diperpanjang oleh Ketua PN atas permintaan hakim yang mengadili maksimum 60 hari sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 26 Ayat (1) dan (2) KUHAP. Penahanan oleh Hakim PT selama 30 hari dan dapat diperpanjang oleh Ketua PT atas permintaan Hakim Tinggi yang mengadili selama 60 hari sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 27 Ayat (1) dan (2) KUHAP. Penahanan oleh Hakim Agung selama 50 hari dan dapat diperpanjang oleh Ketua MA atas permintaan Hakim Agung yang mengadili selama 60 hari sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 28 Ayat (1) dan (2) KUHAP.

KUHAP telah melakukan pembatasan secara limitatif pada saat melakukan penahanan dan perpanjangan penahanan. Dalam penahanan terdapat prinsip hukum pembatasan jangka waktu penahanan agar pelaksanaannya tidak semena-mena, setiap institusi penegak hukum diberikan kewenangan melakukan penahanan yang tidak dapat dilenturkan dengan dalih apapun. Terhadap instansi yang lalai dan memperlakukan



penahanan maka tersangka/terdakwa dapat mengajukan praperadilan dengan disertai tuntutan ganti kerugian. Prinsip perpanjangan penahanan dan permintaan perpanjangan penahanan juga mempunyai waktu terbatas, pada setiap tingkat dan instansi hanya dapat dimintakan perpanjangan penahanan sekali saja. Prinsip pengeluaran tersangka/terdakwa demi hukum apabila telah habis masa penahannya bersumber pada asas praduga tidak bersalah dan pelanggaran HAM sehingga harus dikeluarkan dari penahanan.

d. Pemeriksaan terhadap Saksi dan Tersangka.

Saksi sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Angka 26 KUHAP adalah orang yang melihat dan mengalami adanya kejahatan atau tindak pidana sehingga dapat memberikan keterangan terhadap apa yang dilihat atau dialaminya, keterangan ini sangat diperlukan dalam pengembangan proses penyidikan, penuntutan dan persidangan peradilan. Saksi dalam memberikan keterangan di hadapan penyidik disebut sebagai keterangan saksi yang merupakan salah satu alat bukti. Keterangan saksi merupakan suatu penjelasan (keterangan) yang diberikan seseorang yang melihat atau mengalami adanya tindak pidana dengan menjelaskan bagaimana dan kejadian apa yang dilihat dan dialaminya, sehingga dapat digunakan sebagai salah satu alat bukti guna meyakinkan Majelis Hakim pada persidangan di pengadilan.

Pemeriksaan terhadap saksi harus dituangkan dalam berita acara pemeriksaan yang dapat dilakukan oleh penyidik atau penyidik pembantu. Saksi yang diperiksa dalam rangka memperoleh keterangan sejauhmana pengetahuan terhadap perbuatan yang dilakukan oleh tersangka paling sedikit 2 (dua) orang. Pemeriksaan saksi juga berfungsi untuk mengetahui peran yang dimainkan oleh tersangka dalam suatu peristiwa pidana. Pemeriksaan saksi berfungsi sebagai sarana memperoleh alat bukti yang diharapkan dapat mendukung pembuktian terhadap tindak pidana yang di duga dilakukan oleh tersangka (Babinkum TNI, 2009). Pemeriksaan tersangka dilakukan penyidik atau penyidik pembantu dengan mem-



beritahukan terlebih dahulu hak tersangka untuk didampingi penasehat hukum dari tersangka sendiri, dan bantuan hukum wajib diberikan oleh penyidik apabila kejahatan yang dilakukan oleh tersangka diacani pidana mati atau ancaman minimal 5 (lima) tahun dan tersangkanya tidak mampu menghadirkan penasehat hukum. Hasil pemeriksaan terhadap tersangka dituangkan dalam berita acara pemeriksaan tersangka.

Berita acara pemeriksaan saksi harus jelas memuat identitas seperti nama, jenis kelamin, umur, agama, alamat tempat tinggal, hubungan kekerabatan (darah) dengan tersangka karena saksi tidak boleh mempunyai hubungan darah dengan tersangka. Dalam hal saksi yang tidak dapat berbahasa Indonesia maka penyidik dapat meminta bantuan juru bahasa (penerjemah). Dalam pemeriksaan saksi harus dituangkan dalam berita acara pemeriksaan saksi, sebelum atau sesudah pemeriksaan agar dilakukan penyempurnaan sesuai agama serta dibuatkan berita acara pengambilan sumpah sebagai saksi. Pengambilan sumpah ini diperlukan apabila dikawatirkan saksi tidak dapat hadir dalam sidang pengadilan dikarenakan suatu kepentingan yang tidak dapat ditinggalkan, meninggal dunia atau pindah ke daerah/negara lain.

Pada waktu dilakukan pemeriksaan terhadap tersangka, kondisinya harus dalam keadaan sehat dan tidak diperbolehkan adanya unsur paksaan atau penekanan. Pertanyaan dalam pemeriksaan berfungsi untuk meyakinkan apakah benar tersangka melakukan perbuatan sebagaimana yang dilaporkan atau diadukan oleh pelapor/pengadu, dan yang dituangkan dalam laporan polisi atau pengaduan apabila delik aduan, serta berfungsi untuk memetakan rangkaian tindak pidana yang dilakukan yang didukung dengan keterangan saksi dan alat bukti lainnya. Dalam proses pemeriksaan apabila tersangka tidak dapat berbahasa Indonesia maka harus didampingi juru bahasa (penerjemah), yang sebelumnya apabila diperlukan dapat disumpah terlebih dahulu. Setelah selesai pemeriksaan, harus dijelaskan dengan menggunakan bahasa yang dimengerti tersangka tentang materi yang dipersangkakan. Berita acara



pemeriksaan harus dibacakan ulang apabila tersangka tidak dapat membaca atau dibaca sendiri, apabila keterangan dalam berita acara sudah dibenarkan oleh tersangka selanjutnya ditandatangani tersangka, kemudian disusul tanda tangan penyidik dan juru bahasa apabila diperlukan juru bahasa.

e. Penyerahan Berkas Perkara kepada Penuntut Umum (Jaksa).

Penyidik setelah mempelajari semua pemeriksaan terhadap saksi-saksi, tersangka serta dikuatkan dengan alat bukti dan barang bukti yang ada selanjutnya membuat kesimpulan atau berita acara pendapat. Dalam berita acara pendapat tersebut dijelaskan bahwa telah terjadi percobaan kejahatan, melakukan tindak pidana, atau gabungan tindak pidana. Kejahatan tersebut dilakukan oleh seseorang (pelaku tunggal) atau sekelompok orang. Kapan tindak pidana tersebut dilakukan (waktu atau *tempus delictie* yaitu jam, hari, tanggal, tahun) dan dimana tindak pidana tersebut dilakukan (*locus delictie*). Penyidik dalam berita acara pendapat harus menguraikan unsur-unsur kejahatan yang disangkakan, selanjutnya merekonstruksi rangkaian kejahatan yang telah dilakukan oleh tersangka, baik berdasarkan pengakuan maupun sangkalan, kemudian dikuatkan dengan alat bukti yang ada. Tersangka apabila melakukan kejahatan yang bersifat alternatif, maka dalam pendapat hukumnya sangkaan primer harus diuraikan terlebih dahulu karena ancaman hukumannya lebih berat, baru diikuti dengan sangkaan subsider sebagai pengganti maupun sangkaan tersier.

Penyidik apabila berpendapat tersangka tidak cukup bukti telah melakukan tindak pidana maka selanjutnya dilakukan langkah penghentian penyidikan (SP3). Alasan dilaksanakannya penghentian penyidikan adalah apabila perbuatan tersebut tidak dapat diklasifikasikan sebagai tindak pidana, tidak terdapat cukup bukti bahwa tersangka telah melakukan kejahatan atau dihentikan demi kepentingan hukum. Penyidik apabila akan melakukan tindakan penghentian penyidikan, maka harus diberitahukan kepada tersangka dan keluarganya



serta kepada Jaksa selaku Penuntut Umum. Penghentian penyidikan harus diikuti dengan kegiatan pengembalian barang bukti yang telah disita dengan berita acara pengembalian barang bukti serta memberikan tembusan kepada Ketua Pengadilan setempat. Setelah dibuatkan berita acara pendapat oleh penyidik selanjutnya dilaksanakan pembuatan berkas perkara. Tujuan dilaksanakan pemeriksaan perkara di tingkat penyidikan adalah menyiapkan hasil pemeriksaan sebagai berkas perkara (Harahap, 2012). Pemberkas merupakan rangkaian kegiatan penyidik untuk memberkas suatu perkara yang disusun dalam bentuk berkas perkara. Bundel berkas perkara yang sudah memenuhi persyaratan baik syarat materiil maupun formil selanjutnya dilimpahkan ke pengadilan (Pramono, 2020).

Pemberkas perkara setelah selesai dibuat selanjutnya dilaksanakan pelimpahan perkara kepada Jaksa untuk dilakukan penelitian. Berkas perkara itu terdiri atas tindakan proses penyidikan yang dilakukan oleh unsur kapal yang menangkap maupun unsur pangkalan yang melakukan penyidikan. Pihak kejaksaan segera mempelajari kelengkapan dokumen berkas perkara yang diberikan oleh penyidik, apabila hasil penelitian masih terdapat kelemahan maka berkas dikembalikan lagi kepada penyidik dengan diberikan catatan perbaikan (P18). Setelah diperbaiki oleh penyidik dan dikembalikan lagi kepada Jaksa, apabila ternyata masih kurang maka berkas dikembalikan lagi kepada penyidik dengan diberikah arahan/petunjuk (P19). Apabila penyidik terlalu lama dalam mengembalikan berkas perkara maka Jaksa dapat memberikan peringatan tentang lambatnya pengembalian kembali perkara (P20). Setelah berkas perkara lengkap, selanjutnya Kejaksaan mengeluarkan penerimaan berkas perkara dan dinyatakan lengkap (P21), selanjutnya dilakukan penyerahan tersangka dan barang buktinya dengan disertai berita acara penyerahannya.

2. Proses Penuntutan.

Penuntut umum setelah menerima penyerahan berkas perkara dari penyidik selanjutnya menyiapkan surat dakwaan. Pengertian surat dakwaan adalah suatu akta yang memuat kejahatan yang didakwakan kepadanya, perumusannya didasarkan atas kesimpulan (resume) hasil penyidikan yang dihubungkan dengan kejahatan yang dilanggar. Dalam membuat surat dakwaan apabila terdapat lebih dari satu tindak pidana, penuntut umum dapat melakukan pemisahan (*spitsing*) atau penggabungan dakwaan. Dalam satu surat dakwaan dapat bersumber dari beberapa berkas perkara pidana, bahwa beberapa tindak pidana yang dilakukan oleh orang yang sama maka tuntutan dapat digabungkan. Penggabungan dakwaan dapat dilakukan terhadap lebih dari seorang terdakwa pada *locus delictie* dan *tempus delictie* yang berbeda, namun terdapat permufakatan jahat sebelumnya.

Surat dakwaan harus seirama dengan hasil penyidikan perkara, apabila menyimpang maka dakwaan tersebut dapat diklasifikasikan sebagai dakwaan yang palsu, tidak benar atau kabur, sehingga tidak dapat digunakan Jaksa selaku Penuntut Umum untuk melakukan penuntutan. Misalnya dalam suatu proses penyidikan hasilnya tersangka telah melakukan tindak pidana perikanan (menggambil ikan tanpa ijin) di ZEEI sedangkan dalam rumusan surat dakwaan berada di laut teritorial maka dakwaan tersebut menjadi kabur. Penyimpangan seperti ini apabila diperbolehkan maka dapat menjadikan preseden buruk dalam penegakan hukum, penuntut umum dapat melakukan tuntutan terhadap perbuatan yang tidak dilakukan oleh terdakwa.

Dalam praktik penegakan hukum sering ditemukan hasil penyidikan tidak hanya menjurus pada satu tindak pidana, kadang-kadang hasil penyidikan memberikan gambaran berada dalam dua atau lebih peristiwa pidana (bersifat ganda) sehingga sulit untuk menarik kesimpulan. Penuntut umum apabila menemui hal seperti ini diberikan kebebasan untuk menyusun rumusan surat dakwaan bersifat kumulatif atau alternatif



(subsidiar), dengan syarat tidak boleh menyimpang dari hasil pemeriksaan penyidik. Dakwaan bersifat kumulatif apabila hasil penyidikan terdapat perbarengan tindak pidana (*concursum*), misalnya tindak pidana mengambil ikan tanpa ijin dan dokumen kapal tidak lengkap (*concursum realis*) atau melakukan tindak pidana mengambil ikan tanpa ijin dan membunuh ABKnya (*concursum idealis*).

Surat dakwaan merupakan landasan pemeriksaan sidang pengadilan, sehingga dijadikan pegangan hakim dalam memeriksa suatu perkara. Hakim dalam menyidangkan suatu perkara tidak boleh menyimpang dari surat dakwaan yang dibuat oleh Jaksa penuntut Umum. Sidang pengadilan harus diupayakan untuk membuktikan dakwaan Jaksa yang dirumuskan dalam surat dakwaan, namun realita dalam masyarakat sering dijumpai pemeriksaan yang menyimpang dari surat dakwaan sehingga keputusannya pun akhirnya menyimpang. Surat dakwaan harus memenuhi persyaratan baik materiil maupun formil, apabila tidak akan berakibat batal demi hukum sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 142 Ayat (3) KUHAP, sedangkan apabila terjadi kekurangan persyaratan formil tidak menjadikan batal demi hukum namun dapat diperbaiki selama persidangan. Surat dakwaan yang tidak memenuhi persyaratan materiil antara lain surat dakwaan tersebut kabur (tidak jelas/terang) atau mengandung pertentangan antara yang satu dengan lainnya.

Setelah pembuatan surat dakwaan selesai, selanjutnya penuntut umum melimpahkan berkas perkara ke pengadilan. Pelimpahan tersebut harus dilampiri surat dakwaan, berkas perkara yang dibuat oleh penyidik dan permintaan segera diadili. Surat pelimpahan perkara yang disertai dengan dakwaan harus disampaikan kepada terdakwa atau penasehat hukumnya dan juga kepada penyidik yang melakukan penyidikan. Setelah selesai, maka penuntut umum tinggal menunggu jadwal persidangan. Proses pelimpahan berkas perkara yang dilakukan oleh Jaksa penuntut umum kepada pengadilan dengan permintaan agar segera diperiksa dan diputus dalam sidang

pengadilan sebagaimana diatur dalam hukum acara disebut dengan penuntutan sebagaimana dirumuskan dalam norma Pasal 1 Angka 7 KUHAP.

Jaksa penuntut umum mempunyai hak untuk melakukan penuntutan kepada siapa saja yang melakukan kejahatan di wilayah hukumnya. Proses penuntutan harus mengacu pada KUHAP kecuali terhadap kejahatan yang masuk kategori khusus dengan undang-undang yang bersifat khusus pula, misalnya dalam tindak pidana perikanan masalah penuntutan di atur dalam Pasal 74, 75 dan 76 Undang-Undang Perikanan. Penuntutan perkara terhadap tindak pidana perikanan sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 76 Ayat (9) Undang-Undang Perikanan, dimulai sejak berkas perkara penyidikan dinyatakan sudah lengkap, dengan batas waktu paling lama 30 hari penuntut umum harus melimpahkan perkara ke pengadilan negeri. Penuntutan dilakukan oleh Jaksa penuntut umum yaitu seseorang yang diberikan kewenangan untuk melakukan penuntutan dan kewenangan melaksanakan putusan pengadilan sebagaimana diatur dalam undang-undang.

3. Proses Pemeriksaan di Sidang Pengadilan.

Proses pemeriksaan sidang pengadilan dimulai setelah hakim menerima pelimpahan perkara dari penuntut umum, untuk selanjutnya menyiapkan jadwal persidangan. Langkah dalam proses pemeriksaan di persidangan meliputi pembukaan sidang, pembacaan surat dakwaan, eksepsi dari terdakwa atau kuasa hukumnya, pemeriksaan terhdap saksi dan ahli, pembacaan tuntutan, pembelaan dan putusan pengadilan oleh majelis hakim.

a. Pembukaan Sidang.

Proses pemeriksaan diawali dengan pemeriksian identitas terdakwa, yang sebelumnya terlebih dahulu sidang dinyatakan dibuka dan terbuka untuk umum. Persidangan akan dinyatakan tertutup apabila perkara yang diadili merupakan perkara yang pelaku tindak pidananya anak dibawah umur serta tindak



pidana kesusilaan sebagaimana rumusan norma Pasal 153 Ayat (3) KUHAP. Pemeriksaan identitas dilakukan dengan cara menanyakan langsung kepada terdakwa mengenai nama lengkap, tempat tanggal lahir, jenis kelamin, kebangsaan, domisili, agama dan pekerjaan serta mencocokkan dengan identitas asli. Kesalahan yang tidak fatal apabila ditemukan dalam proses pencocokan cukup dicatat dalam berita acara sidang oleh panitera. Setelah selesai pemeriksaan identitas, selanjutnya diteruskan dengan pemberian nasehat agar memperhatikan sesuatu yang didengar dan dilihat dalam persidangan, menasehati agar terdakwa bersifat tenang, jangan takut dan ragu-ragu dalam menyampaikan sesuatu yang dianggap penting untuk pembelaan diri, dan lain sebagainya.

b. Pembacaan Surat Dakwaan.

Setelah pemeriksaan identitas selesai dilanjutkan pembacaan surat dakwaan, Ketua sidang memerintahkan kepada Jaksa Penuntut Umum untuk membacakan surat dakwaan yang telah dibuatnya untuk dibacakan oleh Penuntut Umum. Setelah selesai, selanjutnya hakim menyampaikan kepada terdakwa bahwa tuntutan sudah dibacakan dan apakah sudah jelas dan mengerti dengan isi dakwaan tersebut. Apabila terdakwa mengerti sidang dilanjutkan dengan agenda selanjutnya, namun demikian apabila terdakwa masih kurang paham (kurang jelas) maka hakim dapat memerintahkan Jaksa untuk menjelaskan tentang hal yang belum dimengerti dan dipahami oleh terdakwa sebagaimana yang diuraikan dalam Penjelasan Pasal 155 Ayat (2) KUHAP. Hal ini dapat dimaklumi, biasanya surat dakwaan itu dibuat dengan menggunakan istilah teknis hukum yang kadang-kadang sulit untuk dimengerti masyarakat umum, apalagi terdakwanya itu orang yang tidak mempunyai latar belakang dalam bidang hukum dan baru pertama kali menghadapi persidangan. Pemberian penjelasan oleh jaksa berkaitan dengan surat dakwaan hanya dilakukan pada permulaan sidang, untuk selanjutnya tidak diijinkan lagi.

c. Eksepsi.

Selesai pembacaan surat dakwaan selanjutnya hakim memberikan kesempatan kepada terdakwa untuk mengajukan eksepsi (keberatan). Pengertian eksepsi adalah tangkisan atau pembelaan yang berkaitan dengan adanya cacat formal yang terdapat dalam surat dakwaan sehingga tidak berkaitan langsung dengan pokok perkara yang disidangkan. Pengajuan keberatan (eksepsi) atas alasan cacat formal merupakan hak terdakwa dan hanya dapat diajukan setelah pembacaan surat dakwaan (hanya pada sidang pertama saja) dan apabila diluar hal tersebut tidak perlu ditanggapi kecuali mengenai kewenangan untuk mengadili sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 156 Ayat (7) KUHAP. Eksepsi dari terdakwa atau penasehat hukumnya apabila diterima maka pemeriksaan perkara dihentikan, sedangkan apabila eksepsi ditolak maka sidang pemeriksaan pokok perkara diteruskan.

Eksepsi dapat diklasifikasi ke dalam beberapa alasan yaitu eksepsi dikarenakan tuntutan yang diajukan oleh Jaksa tidak dapat diterima, eksepsi yang berkaitan dengan kewenangan untuk mengadili dan melakukan penuntutan gugur, eksepsi bahwa tersangka harus lepas dari segala tuntutan, eksepsi dari dakwaan Jaksa Penuntut Umum tidak dapat diterima, dan eksepsi dakwaan dari Jaksa Penuntut Umum batal demi hukum. Eksepsi tidak berwenang mengadili dapat diklasifikasikan sebagai tidak berwenang mengadili secara *absolut* (kompetensi peradilan untuk mengadili) dan *relatif* (berkaitan dengan wilayah hukum pengadilan). Setiap pengadilan mempunyai wilayah hukum yang terbatas, sebagai patokan umum wilayah Pengadilan Negeri adalah wilayah Kabupaten/Kotamadya (Daerah TK II), wilayah Pengadilan Tinggi adalah wilayah Provinsi (Daerah TK I), sedangkan wilayah hukum Mahkamah Agung adalah seluruh wilayah Indonesia. Kewenangan mengadili suatu tingkat pengadilan tidak boleh melebihi wilayah hukum pengadilan yang telah ditentukannya.

Eksepsi yang berkaitan dengan kewenangan menuntut gugur (hapus) karena adanya suatu kondisi tertentu, seperti



nebis in idem (pernah diperiksa, diadili dan keputusannya sudah mempunyai kekuatan hukum tetap), melampaui tenggang waktu yang telah ditetapkan (daluwarsa), dan terdakwa meninggal dunia. Tanpa ada eksepsi pun, apabila pemeriksaan menemukan *nebis in idem*, daluwarsa dan terdakwa meninggal dunia maka kondisi tersebut harus menjadikan pertimbangan Majelis Hakim dengan amar putusan kewenangan menuntut Jaksa Penuntut Umum dinyatakan gugur (hapus). Dalam suatu proses pemeriksaan di pengadilan, ada eksepsi maupun tidak ada eksepsi, apabila tindak pidana yang didakwakan mengandung pemeriksaan yang tidak memenuhi syarat sesuai dengan undang-undang maka hakim wajib menjatuhkan putusan akhir (bukan putusan sela), sehingga terbuka untuk melakukan upaya hukum bading dan kasasi. Putusan ini apabila sudah berkekuatan hukum tetap maka akan bersifat final dan mengikat, serta tidak dapat diajukan eksepsi ke dua kalinya.

Patokan untuk mengajukan eksepsi atau untuk menjatuhkan putusan dengan amar menyatakan bahwa tuntutan Jaksa selaku penuntut umum tidak dapat diterima oleh terdakwa, apabila tata cara melakukan pemeriksaan tidak memenuhi syarat sebagaimana yang telah diatur dalam perundang-undangan suatu negara. Eksepsi dari terdakwa bahwa dakwaan yang dibuat oleh Jaksa Penuntut Umum tidak dapat diterima apabila mengalami cacat dalam aspek formalnya atau terjadi kesalahan prosedur (*error in procedure*), dapat berupa cacat orang yang didakwa, bentuk surat dakwaan yang salah, urutan surat dakwaan yang tidak runtut, dan lain sebagainya. Putusan yang dikeluarkan oleh Hakim yang menyatakan tuntutan tidak dapat diterima maka perkara tersebut setelah diperbaiki dapat diajukan kembali oleh jaksa penuntut umum untuk diperiksa dan diputus dalam sidang peradilan ke dua kalinya. Demikian pula dengan dakwaan yang batal demi hukum, maka jaksa penuntut umum dapat mengajukan kembali setelah diadakan perbaikan untuk diperiksa dan diputus pada sidang peradilan.



d. Putusan Sela.

Tindakan hukum yang dapat diambil oleh majelis hakim dalam menghadapi eksepsi yang diajukan oleh terdakwa atau penasehat hukumnya adalah mengabulkan atau menolak eksepsi. Hakim menuangkan dalam putusan sela apabila mengabulkan eksepsi dari terdakwa sehingga amar putusannya berupa menyatakan eksepsi dapat diterima. Penerimaan eksepsi ini selanjutnya diikuti dengan amar putusan yang sifatnya deklaratif yang rumusannya disesuaikan dengan jenis eksepsi yang diajukan oleh terdakwa. Akibat hukum yang ditimbulkan atas pengabulan eksepsi adalah pemeriksaan pokok perkara tidak dilanjutkan, dengan demikian proses pemeriksaan pokok perkara dihentikan. Pilihan kedua adalah menolak eksepsi atau tidak menerima eksepsi, istilah yang digunakan dalam Pasal 156 Ayat (2) KUHAP adalah keberatan tidak diterima.

Terhadap putusan hakim yang menolak eksepsi ini maka terdakwa atau kuasa hukumnya dapat melakukan verset (perlawanan) ke PT melalui PN. Pemeriksaan perkara tetap dilanjutkan walaupun terdakwa mengajukan perlawanan (*verset*) karena tidak ada ketentuan larangan yang di atur dalam KUHAP. Perlawanan itu merupakan suatu bentuk upaya hukum yang dapat dilakukan oleh tersangka atau yang dapat dibenarkan terhadap putusan sela yang dijatuhkan hakim (Harahap, 2008). PT merupakan institusi yang dapat memutus terhadap verset yang dilakukan oleh tersangka. Perlawanan merupakan upaya hukum yang dapat dibenarkan terhadap putusan sela yang dijatuhkan oleh Majelis Hakim dan KUHAP tidak mengatur tentang batas waktu mengajukan verset. Perlawanan dapat diajukan oleh Jaksa selaku penuntut umum maupun tersangka melalui kuasanya.

Setiap pejabat yang mengambil bagian dalam proses pemeriksaan perkara dalam sidang pengadilan harus melakukan permohonan pengunduran diri dari persidangan apabila antara diri mereka dengan terdakwa atau salah satu terdakwa maupun dengan perkara yang sedang diperiksa dan



diadili mempunyai hubungan tertentu. Alasan mengundurkan diri antara lain karena mempunyai hubungan keluarga sedarah atau semenda (karena ikatan perkawinan), pejabat yang bersangkutan mempunyai kepentingan dengan perkara yang sedang diperiksa. Perbuatan tidak mengundurkan diri itu dapat disebabkan tidak dengan sengaja (ketidaktahuan) atau dengan sengaja sehingga tekdawa atau penasehat hukumnya dapat meminta agar pejabat yang ada hubungan dengan perkara tersebut untuk mengajukan pengunduran diri. Akibat hukum yang ada apabila pejabat yang terlibat dalam peradilan tidak mengundurkan diri sampai perkara diputus maka perkara wajib dilakukan pemeriksaan ulang dengan susunan yang berbeda sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 157 Ayat (3) KUHAP.

e. Pemeriksaan Saksi-Saksi dan Ahli.

Setelah adanya putusan sela dan hakim menolak keberatan selanjutnya dilaksanakan pemeriksaan terhadap saksi-saksi. Memberikan kesaksian dalam proses peradilan merupakan kewajiban hukum terhadap setiap warga negara dalam ikut serta membela kepentingan umum. Orang yang menolak memberikan kesaksian dalam sidang pengadilan dapat dianggap sebagai penolakan terhadap kewajiban hukum sehingga dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana yang dirumuskan dalam Penjelasan Pasal 159 Ayat (2) KUHAP. Pemeriksaan saksi dilakukan terlebih dahulu daripada pemeriksaan terdakwa, dan pemeriksaan saksi dapat dihadiri oleh terdakwa. Pemeriksaan saksi didahulukan (sifatnya tidak mutlak) dengan pertimbangan bahwa diharapkan terdakwa lebih mendapatkan gambaran tentang peristiwa pidana yang didakwakan kepadanya.

Sebelum dilaksanakan pemeriksaan terhadap saksi-saksi maka majelis hakim meneliti terlebih dahulu apakah semua saksi yang dipanggil oleh jaksa penuntut umum telah hadir memenuhi panggilan. Kehadiran para saksi dapat ditanyakan kepada jaksa karena yang membuat panggilan adalah jaksa penuntut umum, kemudian hakim memerintahkan kepada

penuntut umum agar mencegah para saksi saling berhubungan dan saling mempengaruhi. Kesaksian dalam sidang pengadilan itu bebas dan benar-benar keluar dari lubuk hati sanubarinya dan tidak boleh dipengaruhi oleh pihak lain. Saksi yang sudah hadir diperiksa satu persatu, tidak dibenarkan secara bersama-sama sepanjang hal tersebut tidak diperlukan. Saksi korban mendapat kesempatan pertama untuk didengar keterangan dalam persidangan, kemudian disusul pemeriksaan saksi yang lain menurut urutan yang dinggap baik oleh majelis hakim setelah mendengar terlebih dahulu pendapat dari penuntut umum, terdakwa dan penasehat hukumnya.

Sebelum melakukan pemeriksaan terhadap saksi, majelis hakim terlebih dahulu menanyakan identitas dan melakukan pencocokan dengan identitas yang terdapat dalam berita acara dan surat dakwaan. Pemeriksaan identitas meliputi nama lengkap, tempat dan tanggal lahir, jenis kelamin, kebangsaan, alamat (domisili), agama dan pekerjaan. Untuk selanjutnya, hakim menanyakan apakah saksi kenal dengan terdakwa sebelumnya, apakah ada hubungan darah atau semenda dengan terdakwa, atau apakah saksi dan terdakwa pernah ada hubungan kerja, dan lain sebagainya.

Saksi dan ahli sebelum keterangannya di dengar dalam persidangan wajib terlebih dahulu bersumpah (berjanji), keterangan saksi dan ahli yang tidak di sumpah dianggap tidak mempunyai kekuatan hukum. Isi sumpah atau janji yang harus diucapkan oleh seorang saksi atau ahli adalah memberikan keterangan yang sebenar-benarnya dan tidak lain dari yang sebenarnya sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 160 Ayat (3) KUHAP. Sumpah dapat diucapkan di dalam atau di luar ruang sidang pengadilan, namun lazimnya di ucapkan dalam ruang sidang pengadilan dimana pemeriksaan perkara dilangsungkan. Penyempahan di luar tempat sidang pengadilan dengan pertimbangan kekhidmatan dalam melakukan penyempahan atas perintah hakim atau atas permintaan terdakwa, penasehat hukum, jaksa penuntut umum atau atas permintaan sendiri dari saksi. Tempat penyempahan di luar



tempat sidang pengadilan dapat dilakukan di masjid (Islam), gereja (kristen/katolik), vihara/kuil (budha), klenteng (konghucu), dan Pura (hindu) dengan dihadiri oleh panitera pengadilan.

Pengucapan sumpah atau janji pada dasarnya merupakan suatu kewajiban bagi saksi dan ahli, namun kewajiban ini dapat dilakukan penolakan apabila mempunyai alasan yang sah. Pemeriksaan pengadilan dibolehkan tanpa sumpah/janji hanya yang bertidak selaku saksi adalah anak yang belum berumur 15 tahun dan belum kawin serta orang dalam gangguan kejiwaan (sakit ingatan/gila) (Harahap, 2008). Penolakan saksi dan ahli untuk dilakukan penyumpahian tanpa alasan yang sah maka hakim dapat melanjutkan pemeriksaan terhadapnya dan dapat dikenakan sandera di tempat rumah tahanan negara (Rutan), sandera ini dapat diperpanjang serta dibebaskan pada waktu tenggang sandera atau sebelum habis waktu pelaksanaan sandera tersebut.

Seluruh saksi yang ada dalam berkas perkara penyidikan wajib di dengar keterangannya dalam sidang pengadilan, serta terdakwa dan penuntut umum dapat mengajukan saksi tambahan yang tidak ada dalam berkas perkara sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 160 Ayat (1) huruf c KUHP. Pemeriksaan sanksi yang berhalangan hadir di persidangan karena menderita sakit, meninggal dunia, pindah ke tempat tinggal yang jauh sehingga sulit menghadirkan dalam persidangan dan karena sedang menjalankan tugas negara, dilakukan dengan cara membacakan keterangan yang terdapat dalam berita acara penyidikan. Keterangan saksi yang dibacakan ini mempunyai kekuatan hukum sama dengan keterangan saksi yang diucapkan di depan pengadilan, atau setidaknya hanya merupakan keterangan biasa yang dapat digunakan untuk menguatkan hakim dalam mengambil keputusan.

f. Pemeriksaan Terdakwa.

Pemeriksaan terhadap terdakwa hampir sama dengan pemeriksaan terhadap saksi atau ahli seperti pemeriksaan identitas terdakwa, memperingatkan terdakwa, pembacaan

surat dakwaan, bantahan atau eksepsi yang diajukan terdakwa. Dalam pemeriksaan sidang tidak boleh mengajukan pertanyaan baik kepada terdakwa, saksi dan ahli dengan pertanyaan yang menjerat sebagaimana yang dirumuskan dalam norma Pasal 166 KUHAP. Pertanyaan yang dapat dikategorikan menjerat sebagaimana yang diuraikan dalam penjelasan adalah apabila terdapat suatu pertanyaan yang tidak dilakukan oleh tersangka dan tidak didukung dengan keterangan saksi-saksi, namun demikian dianggap seolah-olah tersangka telah melakukan perbuatan yang telah dinyatakan oleh penanya, maka pertanyaan seperti ini masuk kategori pertanyaan menjerat. Apabila ada pertanyaan menjerat dari jaksa penuntut umum maka terdakwa atau penasehat hukumnya dapat mengajukan keberatan kepada majelis hakim atas pelanggaran pasal 166 KUHAP, akan tetapi apabila tidak diindahkan maka terdakwa dibolehkan untuk tidak menjawab atau penasehat hukum dapat mengingatkan kepada terdakwa untuk tidak menjawab.

Terdakwa dapat dikeluarkan sementara dari sidang pengadilan apabila saksi yang diperiksa dikawatirkan tidak bebas (tertekan) dalam memberikan keterangan pada persidangan. Pemeriksaan persidangan dapat dilakukan tanpa kehadiran terdakwa dengan alasan perilaku terdakwa dalam persidangan yang tidak pantas atau tidak sopan, dan Majelis Hakim sudah mengingatkan namun tetap tidak diindahkan. Hakim tidak boleh membuat pernyataan, menunjukkan atau mempunyai sikap mengenai salah dan tidaknya terdakwa hanya mendasarkan pada keyakinannya (asumsi) dalam suatu persidangan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 158 KUHAP. Ketentuan ini merupakan penegasan terhadap asas praduga tidak bersalah dan menempatkan diri terdakwa ke dalam keadaan kejiwaan yang tenang dan stabil. Larangan ini meliputi di segala waktu dan tempat, berlaku dalam proses persidangan maupun di luar proses persidangan. Sanksi yang dapat diajukan terhadap hakim yang melakukan perbuatan tersebut adalah terdakwa atau penasehat hukumnya dapat meminta agar hakim tersebut mengundurkan diri, atau



terdakwa dapat mengajukan pengaduan terhadap hakim tersebut dengan alasan memfitnah. Pelanggaran terhadap asas ini merupakan *contempt of court* yang dapat diklasifikasikan sebagai *unprofessional conduct*, sehingga dapat dikenakan sanksi disiplin.

Jaksa dan penasehat hukum terdakwa dapat mengajukan pertanyaan yang ditujukan kepada terdakwa dan ketua majelis hakim harus memberikan kesempatan tersebut sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 164 Ayat (2) KUHAP. Kesempatan ini biasanya diberikan setelah hakim ketua dan anggota memeriksa dan meminta keterangan dari terdakwa. Pertanyaan diajukan melalui hakim ketua dan pertanyaan tersebut dapat ditolak oleh ketua majelis hakim apabila tidak ada kaitannya dengan perkara yang sedang diperiksa (tidak relevan). Dalam mengajukan pertanyaan ini sering terjadi perbantahan yang berkaitan dengan ada atau tidaknya hubungan dengan perkara, hakim melihat dari segi wewenangnya saja, penuntut umum biasanya terlalu bernafsu untuk mengejar dan memburu mencari kesalahan terdakwa dengan segala cara yang kadang-kadang tidak dibenarkan menurut hukum, sedangkan penasehat hukum menyodorkan pertanyaan seolah-olah terdakwa benar-benar tidak bersalah sekalipun sebenarnya mengetahui kesalahannya. Hal ini sebenarnya tidak perlu terjadi apabila ketiga komponen penegak hukum tersebut berpijak pada tujuan hakiki dari proses pemeriksaan sidang pengadilan yaitu untuk mencari kebenaran sejati.

g. Tuntutan, Pembelaan dan Putusan Hakim.

Tujuan akhir proses pemeriksaan dalam sidang pengadilan adalah putusan yang dihasilkan, semakin cepat diputus semakin dekat pada keadilan sedangkan pengadilan yang lambat akan mengingkari asas keadilan itu sendiri. Dalam KUHAP istilah yang digunakan dalam tuntutan pidana adalah requisitor, terhadap tuntutan yang diajukan jaksa penuntut umum maka terdakwa atau penasehat hukumnya berhak atau mendapat kesempatan untuk mengajukan keberatan. Atas pembelaan tersebut,

penuntut umum berhak untuk mengajukan jawaban (*replik*), dan atas replik tersebut terdakwa atau penasehat hukumnya berhak mengajukan jawaban ke dua (*duplik*).

Sebelum pembacaan tuntutan dan pembelaan maka ketua majelis hakim menyatakan pemeriksaan selesai, yang ditandai dengan barang bukti sudah ditunjukkan kepada terdakwa dan saksi, semua alat bukti yang berkaitan dengan perkara sudah dilakukan pemeriksaan, berita acara dan surat-surat yang dianggap penting sudah dibacakan, sehingga pemeriksaan perkara telah dianggap selesai. Tata cara pengajuan tuntutan dan keberatan atas permintaan ketua majelis hakim dengan mendahulukan pengajuan tuntutan daripada pembelaan. Penuntut umum akan mengajukan tuntutannya terlebih dahulu yang akan dijatuhkan oleh pengadilan terhadap terdakwa, setelah selesai mengajukan tuntutan baru giliran terdakwa atau penasehat hukumnya mengajukan pembelaan yang berisikan dalil-dalil atau alasan yang ditujukan untuk melumpuhkan dakwaan atau tuntutan.

Kesempatan mengajukan pembelaan ini tergantung dari penuntut umum, apabila penuntut umum tidak mengajukan jawaban atas pembelaan maka proses dianggap berakhir, akan tetapi apabila penuntut umum masih menanggapi atas pembelaan dari terdakwa atau penasehat hukumnya dengan sendirinya masih membuka peluang terhadap terdakwa dan penasehat hukumnya untuk mengajukan pembelaan terhadap tanggapan dari jaksa penuntut umumnya. Namun demikian, giliran terakhir dari proses jawab menjawab berada pada terdakwa atau penasehat hukumnya. Tuntutan dan pembelaan dibuat dalam bentuk tertulis, apabila terdakwa tidak dapat menulis maka dibacakan secara lisan dengan mencatatnya dalam berita acara sidang, sehingga tidak menimbulkan penafsiran bahwa hak terdakwa dikurangi. Apabila proses tuntutan dan pembelaan telah selesai, selanjutnya tinggal tahap penjatuhan putusan untuk menentukan salah tidaknya terdakwa yang didahului dengan musyawarah majelis hakim, dengan sebelumnya menutup proses persidangan dengan



mengucapkan pernyataan penegasan bahwa pemeriksaan dinyatakan ditutup sebagaimana yang diamanatkan dalam norma Pasal 182 Ayat (2) KUHAP. Walaupun sudah ditutup namun sifatnya tidak mutlak, ketua majelis hakim dapat membuka sekali lagi pemeriksaan perkara guna menampung data tambahan atas permintaan hakim, penuntut umum, terdakwa dan penasehat hukumnya, serta setelah selesai pemeriksaan yang kedua dengan menutup kembali persidangan.

Persidangan selanjutnya ditunda untuk sementara atau beberapa hari dalam rangka melakukan musyawarah majelis hakim. Musyawarah ini sifatnya tidak formal dan intern diantara majelis hakim yang memeriksa perkara, bersifat rahasia. Materi pokok dalam musyawarah adalah sehubungan dengan perkara yang diperiksa yang bertitik tolak dari surat dakwaan dan pembuktian selama proses persidangan. Putusan itu pada prinsipnya merupakan hasil permufakatan bulat dari majelis hakim, namun demikian kadang-kadang tidak mencapai permufakatan secara bulat sehingga diambil menggunakan sarana suara terbanyak (*voting*), dan apabila suara terbanyak tidak tercapai maka putusan yang menguntungkan terdakwa yang harus menjadi pilihan utama.

Putusan yang dijatuhkan majelis hakim berdasarkan pada musyawarah dari Majelis Hakim yang telah dilakukan dapat berupa bebas, lepas dari tuntutan, pengadilan tidak mempunyai kewenangan mengadili perkara yang diajukan, dakwaan tidak dapat diterima dan dakwaan batal demi hukum. Putusan bebas berarti terdakwa dijatuhi putusan bebas sehingga terdakwa dibebaskan dari segala tuntutan hukum dan tidak dipidana karena dalam hasil sidang pengadilan kesalahan terdakwa tidak dapat dibuktikan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 191 Ayat (1) KUHAP. Putusan pemidanaan berarti terdakwa dijatuhi hukuman pidana sesuai dengan ancaman yang ditentukan dalam pasal tindak pidana yang didakwakan. Putusan pemidanaan berisi perintah untuk menghukum terdakwa sesuai dengan ancaman pidana yang disebutkan

dalam pasal pidana yang didakwakan. Pengadilan tidak berwenang mengadili karena tindak pidana yang terjadi di luar wilayah hukum pengadilan yang mengadili dan putusan yang menyatakan dakwaan tidak dapat diterima sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 156 Ayat (1) KUHAP. Putusan yang menyatakan dakwaan batal demi hukum apabila tidak merumuskan semua unsur dalil yang didakwakan atau tidak merinci secara jelas peran dan perbuatan yang dilakukan oleh terdakwa, serta dakwaan kabur (*obscuur libel*) karena tidak jelas cara bagaimana kejahatan tersebut dilakukan. Mengenai berat ringannya hukuman, hakim bebas menentukan antara batas minimum dan maksimum terhadap pidana yang dicantumkan dalam pasal yang didakwakan. Status terdakwa apabila tidak ditahan maka majelis hakim dapat memerintahkan terdakwa tetap berada dalam status tidak ditahan, dan dapat pula memerintahkan terdakwa untuk ditahan. Apabila status terdakwa dalam tahanan, maka hakim dapat memerintahkan terdakwa tetap dalam tahanan atau membebaskan terdakwa dari penahanan.





BAB 8

PENYELESAIAN SENGKETA WILAYAH LAUT MENURUT HUKUM INTERNASIONAL

A. Pengertian Sengketa Wilayah Laut

Kehidupan manusia dalam bermasyarakat, berbangsa dan bernegara tidak selalu damai dikarenakan setiap individu mempunyai keinginan dan nafsu serakah yang perlu dikendalikan dengan baik. Manusia dalam skala besar membentuk suatu negara, yang dalam menjalankan negara tersebut perlu menjalin hubungan dengan negara lain. Hubungan internasional itu dapat dilakukan antara individu dengan negara, negara dengan organisasi internasional, dan antara negara yang satu dengan negara lainnya. Hubungan internasional tidak selalu berjalan dengan baik, mesra/harmonis dan tidak terjadi konflik (Huala Adolf, 2004). Permasalahan yang sering menimbulkan konflik sangat variatif sehingga tidak selalu dapat diselesaikan dalam waktu singkat dengan hasil dapat diterima para pihak yang berbeda pandangan.

Pengertian sengketa menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah segala sesuatu yang menyebabkan perbedaan pendapat, pertikaian, dan perbantahan. John Collier menjelaskan pengertian sengketa adalah perbedaan pandangan yang mengakibatkan perselisihan yang berkaitan dengan fakta (realita), hukum dan kebijakan yang berupa klaim terhadap sesuai objek, yang dilakukan oleh satu pihak sedangkan pihak yang lain melakukan penolakan atau melakukan gugatan balik, atau penolakan yang dilakukan oleh pihak yang lain (pihak ketiga) (Sefriani, 2010). Sengketa terjadi dikarenakan adanya situasi dimana suatu pihak merasa dirugikan atas tindakan pihak lain. Perasaan tidak puas akan muncul apabila terdapat konflik kepentingan atau tidak adanya titik temu kepentingan antara para pihak yang terlibat dalam perselisihan. Sengketa akan muncul disebabkan adanya dua pihak atau lebih mempunyai pendirian atau pendapat yang tidak sama (berbeda) (Margono, 2000).

Laut itu dapat dimaknai sebagai suatu kumpulan air asin, mempunyai jumlah yang sangat luas dan banyak, membagi dengan cara mengengangnya daratan atas pulau atau benua, atau dapat dikatakan bahwa laut itu merupakan air yang



menutupi permukaan tanah yang sangat luas dan umumnya mengandung garam yang berasa asin. Dalam perundang-undangan Indonesia, laut itu merupakan ruang perairan di muka bumi, yang fungsinya sebagai sarana perhubungan antara daratan satu dengan daratan lainnya atau dengan bentuk alamiah lainnya, merupakan satu kesatuan baik ekologis maupun geografis antara satu dengan lainnya saling terkait dan berhubungan sebagaimana yang diamanatkan norma Pasal 1 Angka 1 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan. Laut mengandung potensi yang luar biasa sehingga perlu dikelola dengan baik dalam rangka kesejahteraan masyarakat dan bangsa Indonesia. Potensi laut sangat bermanfaat bagi umat manusia, berupa SDA hayati dan non hayati, yang posisinya berada dalam dasar laut, permukaan laut, kolam yang ada didalamnya, pulau kecil dan wilayah pesisirnya, sehingga dapat menjadi tumpuhan pembangunan nasional suatu negara. Potensi seperti ini apabila tidak dijaga dengan baik dapat menimbulkan potensi kejahatan maupun sengketa wilayah laut.

Sengketa wilayah laut merupakan sengketa internasional berupa perebutan wilayah laut antara dua negara atau lebih, yang saat ini bukan hanya urusan dalam negeri suatu negara yang terlibat dalam sengketa saja. Hal ini disebabkan yang menjadi subjek hukum internasional itu sudah mengalami perluasan, sudah banyak aktor non-negara sebagai subjek hukum internasional (Sefriani, 2010). Suatu sengketa sangat mungkin terjadi disebabkan adanya perbedaan cara pandang terhadap suatu keadaan atau obyek, untuk selanjutnya salah satu atau para pihak yang bersengketa melakukan klaim dan pihak lain menolaknya. Persoalan yang timbul dalam suatu sengketa adalah apa yang menjadi objek yang disengketakan. John G. Merrills (1986) menjelaskan bahwa yang dapat menjadi subyek sengketa internasional bermacam-macam, mulai dari sengketa mengenai kebijakan yang dikeluarkan oleh suatu negara yang dapat merugikan negara lain, maupun sengketa yang berkaitan dengan batas wilayah suatu negara. Sengketa



wilayah pada umumnya terjadi antara negara yang bertetangga dan saling berdekatan, objek yang diperbutkan dapat berupa wilayah laut, darat maupun udara. Sengketa biasanya dimulai karena adanya salah satu negara melakukan klaim kepemilikan atau penguasaan, sedangkan daerah tersebut juga merupakan wilayah negara lain (K.J. Holsti, 1988).

Perbedaan kepentingan dari masing-masing negara merupakan penyebab hukum laut berkembang dengan pesat dengan pertimbangan bahwa laut itu pada dasarnya milik bersama. Laut suatu negara harus dilakukan penjagaan dikarenakan sangat berhubungan dengan kepentingan vital dari negara tersebut, seperti SDA, pertahanan dan keamanan, ekosistem dan pelestarian lingkungannya, dan lain sebagainya. Ketidajelasan perbatasan wilayah laut dengan negara lain merupakan penyebab sengketa wilayah laut, termasuk sengketa yang terjadi di wilayah Indonesia. Kelalaian pemerintah Indonesia yang tidak segera menetapkan batas wilayah sebagaimana yang diamanatkan UNCLOS 1982 menjadikan kendala dalam berpekerja di peradilan internasional. Bangsa Indonesia pada tahun 1985 telah meratifikasi UNCLOS 1982, namun demikian sampai sekarang masih belum terlihat upaya yang serius dalam menetapkan batas wilayah dengan negara tetangganya.

Bangsa Indonesia sebagai suatu negara kepulauan memiliki perbatasan dengan wilayah negara tetangga, baik wilayah daratan maupun lautan (perairan). Perbatasan wilayah daratan dengan negara Malaysia, Papua Nugini dan Timor Leste, sedangkan pada zona laut dengan negara Malaysia, Filipina, India, Papua Nugini, Vanuatu, Micronesia, Timor Leste, Singapura, Thailan, Australia, Palau (Budiyono, 2014). Dalam hukum Internasional dikenal dua bentuk penyelesaian sengketa, yaitu sengketa yang diselesaikan dengan menggunakan pendekatan politis (*political or nonjudicial disputes*) dan menggunakan pendekatan yuridis (hukum) atau biasa disebut dengan *legal or judicial disputes* (Huala Adolf, 2004).



Kedaulatan suatu negara sangat ditentukan ada tidaknya otonomi penuh dalam mengelola bangsa dan negara tersebut. Bukan hanya dalam bidang pemerintahan (politik) saja yang otonom, namun demikian juga dalam sektor lain seperti hukum, ekonomi, pertahanan keamanan dan juga dalam menjalin hubungan diplomatik dengan negara lain. Kedaulatan negara berkorelasi dengan kedaulatan wilayah karena suatu pemerintahan tidak dapat diklasifikasikan sebagai suatu negara apabila tidak memiliki wilayah (setidak-tidaknya mengklaim suatu wilayah). Kedaulatan wilayah tidak hanya terdapat pada zona daratan saja, namun demikian juga meliputi zona perairan (laut) dan udara di atasnya. Rezim hukum yang mengatur kedaulatan atas wilayah laut terdapat perbedaan dengan rezim wilayah daratan, yang meliputi perbedaan prosedural dan substansinya. Aspek substansi mendasarkan pada fakta kepemilikan atau penguasaan secara fisik sedangkan aspek prosedural adalah hak yang diberikan atas laut berdasarkan pada hukum dan perjanjian internasional. Sengketa wilayah darat dapat diselesaikan dengan melakukan perundingan di antara kedua negara, sedangkan sengketa zona laut diselesaikan menggunakan dasar UNCLOS 1982 sebagai perjanjian internasional. Penyelesaian cara damai dengan melakukan perundingan apabila tidak memperoleh kesepakatan baru diselesaikan melalui mekanisme Mahkamah Internasional.

Sengketa internasional sesulit apapun dan walaupun belum diatur dalam hukum internasional dapat diselesaikan melalui peradilan. Mahkamah Internasional dapat memutuskan perselisihan wilayah laut menggunakan prinsip *exaequo et bono* (kelayakan/kepatutan). Penyelesaian sengketa internasional secara damai sebagai mana dijelaskan dalam Pasal 33 Konvensi Den Haag 1899 dapat dikategorikan menjadi dua kriteria, yaitu menggunakan jalur litigasi melalui Mahkamah Internasional dan penyelesaian secara non-litigasi dengan sarana negosiasi, konsoliasi dan mediasi (Huala Adolf, 2004).



B. Penyelesaian Sengketa di Laut Melalui Jalur Non Litigasi

Pemberlakuan UNCLOS 1982 membawa perubahan mendasar dalam perkembangan hukum laut sehingga beberapa ketentuan yang sudah ada sebelumnya menjadi tidak berlaku. Sengketa wilayah laut sebagaimana yang diamanatkan norma Pasal 279 UNCLOS 1982 dengan menggunakan mekanisme penyelesaian secara damai dan bukan dengan kekerasan (perang). Para pihak yang terlibat dalam sengketa harus menyelesaikan dengan menggunakan sarana negosiasi, konsiliasi, arbitrase sebagaimana dijelaskan dalam norma Pasal 3 Ayat (1) Piagam PBB.

1. Negosiasi.

Negosiasi banyak ditempuh negara yang terlibat konflik dalam menyelesaikan sengketa wilayah laut dikarenakan sangat efektif dan tidak memerlukan biaya tinggi. Penyelesaian secara negosiasi dapat dilakukan guna mencari solusi sehingga para pihak yang terlibat sengketa sebagai pemenangnya. Beberapa negara yang terlibat sengketa wilayah laut sudah menggunakan pendekatan negosiasi secara diam-diam (tanpa publikasi) sehingga tidak mendapat perhatian publik yang kadang-kadang dapat mengganggu prosesnya (Poeggel and E. Oeser, 1991). Praktik negara di dunia cenderung menggunakan sarana negosiasi sebagai langkah awal dalam menyelesaikan sengketa wilayah laut sebagaimana yang dipersyaratkan Mahkamah Permanen Internasional (Yusnita, 2018).

Negosiasi bertujuan untuk mencari penyelesaian dengan cara musyawarah mufakat (dialog) melalui mekanisme perundingan secara langsung dengan tidak melibatkan pihak ketiga. Negosiasi merupakan mekanisme penyelesaian sengketa laut yang tepat, sebagaimana yang dijelaskan oleh Umi Yusnita, sebagai berikut:

- a. Para pihak yang terlibat dalam proses negosiasi bertemu secara langsung untuk mencari solusi penyelesaian sengketa wilayahnya. Para pihak dapat secara langsung mengajukan argumentasi kepada pihak lawan tentang apa



yang menjadi keinginannya. Pendapat atau keinginan yang dikemukakan akan dapat menghasilkan keputusan yang mencerminkan keinginan dan kesepakatan bersama. Metode seperti ini yang menjadi pembeda dengan mekanisme lain seperti konsolidasi, mediasi, jasa baik dikarenakan tidak melibatkan pihak ketiga.

- b. Para pihak memiliki kebebasan menentukan bagaimana cara bernegosiasi, artinya mempunyai kebebasan untuk menawarkan kemungkinan dalam mencari solusi dengan cara kooperatif dan saling terbuka.
- c. Para pihak yang terlibat dalam sengketa dapat melakukan pengawasan secara langsung terhadap mekanisme penyelesaian sengketa yang terjadi sehingga memudahkan dalam mencari kesepakatan dikarenakan unsur kecurigaan apabila salah satu pihak berbuat kecurigaan dapat dihilangkan.
- d. Negosiasi dapat menghilangkan tekanan politik dari masyarakat internasional dan dapat menghindari perhatian publik dalam negeri dikarenakan sifatnya tertutup serta mengutamakan musyawarah mufakat dalam mencari solusi.
- e. Dalam bernegosiasi, kepuasan para pihak menjadi utama sehingga tidak bersifat menang-kalah, namun kedua belah pihak yang terlibat konflik akan bertindak sebagai pemenang (*win-win solution*) (Yusnita, 2018).

Mekanisme dalam melakukan negosiasi, biasanya negara yang sedang terlibat sengketa mengutus perwakilannya untuk berunding dalam kerangka diplomasi dengan perwakilan negara lain (Duta Besar/Wakil Kusus, Menteri Luar Negeri, dan lain sebagainya). Langkah penyelesaian secara damai dalam sengketa wilayah laut dapat dimulai dengan pertemuan antara Menteri Luar Negeri guna membuat kesepakatan bahwa masing-masing pihak akan mengirimkan tim teknis untuk melakukan negosiasi. Dalam melakukan pembentukan tim teknis terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu tim teknis harus memiliki ketrampilan (skill) bernegosiasi. Ketrampilan ini berfungsi untuk meyakinkan pihak lawan dengan

mendasarkan pada argumentasi hukum yang bersifat internasional, sehingga para negosiator ini tidak cukup hanya mampu berbahasa Inggris dan menguasai terminologi hukum internasional saja. Para juru runding juga harus mempunyai kemampuan menelusuri dokumen dan instrumen internasional yang mendukungnya, termasuk di dalamnya beberapa putusan internasional yang materi muatannya hampir sama beserta dengan alat buktinya. Penelusuran ini menjadi penting dikarenakan dapat digunakan sebagai alat bukti untuk meyakinkan pihak lawan. Tim perunding idealnya bersifat *ad hoc* dengan memperhatikan kriteria keahlian dan waktu mengumpulkan alat bukti guna berargumentasi di meja perundingan, serta tidak sekadar karena jabatan dalam instansi apabila perlu senioritas tidak menjadi pertimbangan (Yusnita, 2018).

Negosiasi dapat dilakukan dengan cara melakukan pertemuan yang bersifat informal terlebih dahulu guna mengetahui posisi masing-masing negara, sehingga terlihat kedudukan para pihak yang bersengketa. Dengan mengetahui posisinya, diharapkan para pihak yang bersengketa menyadari dan menerima terhadap pihak yang mempunyai alas hak terhadap wilayah yang dipersengketakan. Namun demikian, apabila tidak terjadi kesepakatan maka perundingan dilanjutkan dengan mencari solusi diantara para pihak untuk menyepakati jalan keluar atas sengketa tersebut. Pengalaman beberapa negara yang telah mampu menyelesaikan sengketa wilayahnya dapat digunakan sebagai acuan misalnya dengan melakukan pengelolaan secara bersama. Konsep penyelesaian seperti ini dianggap paling menguntungkan negara yang bersengketa dikarenakan permasalahan segera berakhir. Konsep seperti ini pernah ditempuh oleh pemerintah Indonesia dan Australia berkaitan dengan sengketa selat Timor pada saat Timor Leste masih bernama Timor Timur dan masuk dalam wilayah Indonesia.



2. Mediasi.

Mediasi merupakan penyelesaian sengketa tidak secara langsung, namun melalui negara ketiga (pihak ketiga) yang netral bertindak selaku mediator. Dalam menjalankan fungsinya, mediator dapat ikut serta secara aktif dalam setiap proses tahapan pelaksanaan negosiasi. Mediator dalam sengketa wilayah laut dapat diperankan oleh negara, organisasi internasional atau individu yang netral dan tidak terlibat dalam sengketa. Mediator biasanya berupaya mendamaikan para pihak yang terlibat dalam sengketa dengan memberikan solusi yang menguntungkan kedua belah pihak (W. Poeggel and E. Oeser, 1991). Mediasi biasanya digunakan oleh para pihak apabila mengalami jalan buntu (*deadlock*) dalam melakukan perundingan, sehingga solusi yang diberikan negara netral dapat diterima para pihak yang bersengketa.

Seorang mediator dalam menjalankan fungsi harus independen dan tidak memihak salah satu negara yang bersengketa, hukum internasional memberikan kebebasan penuh terhadap seorang mediator dalam menjalankan tugasnya, tidak ada hukum acara yang secara khusus mengatur sebagaimana dalam KUHAP. Asas *ex aequo et bono* merupakan landasan berpijak dalam melakukan mediasi, yaitu suatu asas yang memberikan kebebasan untuk berimprovisasi dalam menyelesaikan sengketa baik bersifat nasional maupun internasional, putusan yang dihasilkan tidak mendasarkan pada peraturan perundang-undangan tertentu yang berlaku dalam suatu negara atau berlaku internasional yang biasanya bersifat kaku (*rigid*). Penyelesaian secara mediasi kecenderungan menggunakan prinsip keadilan yang sifatnya cenderung abstrak dalam mencari solusi terhadap permasalahan yang muncul, sehingga seorang mediator dapat bertindak sesuai sudut pandangnya dalam menafsirkan dan mengaplikasikan asas keadilan tersebut. Seorang mediator dapat melakukan intervensi dalam berbagai bentuk seperti melakukan negosiasi ulang, menyediakan jalur komunikasi tambahan serta memberikan saran untuk melakukan negosiasi ulang kepada

para pihak yang terlibat dalam sengketa.

Bangsa Indonesia dalam menyelesaikan sengketa kemerdekaan dengan pemerintah Belanda pernah menggunakan sarana mediasi dengan melibatkan Belgia, USA dan Australia (Komisi Tiga Negara) yang dibentuk oleh PBB pada bulan Agustus 1947. Mekanisme ini sangat efektif dalam menyelesaikan permasalahan tersebut, bahkan Komisi Tiga Negara terlibat secara langsung dan aktif dalam merumuskan naskah perjanjian Renville. Beberapa perjanjian internasional telah mengatur tentang mediasi seperti *United Nation Charter*, *The Hague Convention 1907*, *The European Convention for the Peaceful Settlement of Disputes*, yang kedudukannya mengikat terhadap para pihak yang menandatangani atau meratifikasinya.

3. Konsiliasi.

Penyelesaian dengan menggunakan sarana konsiliasi hampir sama dengan mediasi dengan melibatkan pihak ketiga, yang dapat diperankan oleh negara atau komisi yang dibentuk atas kesepakatan para pihak yang bersengketa. Konsiliasi merupakan suatu metode atau cara penyelesaian sengketa wilayah di luar pengadilan dengan bantuan konsiliator yang memberikan rekomendasi tentang pemecahan permasalahan kepada para pihak yang bersengketa. Konsiliasi mempunyai sifat yang lebih formal apabila dibandingkan dengan mediasi, dengan membentuk suatu komisi yang melibatkan pihak ketiga dengan persetujuan para pihak yang bersengketa, yang sering disebut dengan komisi konsiliasi. Komisi ini biasanya bersifat *ad hoc* (sementara), namun demikian dunia internasional juga sudah membentuk komisi konsiliasi yang bersifat tetap (permanen). Komisi ini diharapkan dapat menyelesaikan sengketa wilayah yang menguntungkan para pihak, namun demikian dalam praktik internasional putusannya tidak mengikat terhadap para pihak yang terlibat sengketa.

Hukum acara konsiliasi lebih formal apabila dibandingkan dengan mediasi dikarenakan terdapat tahapan dalam konsiliasi



yang harus dilalui oleh para pihak yang terlibat sengketa, misalnya tahap penyerahan permasalahan kepada komisi konsiliasi, untuk selanjutnya komisi mendengarkan penjelasan secara lisan dari para pihak. Berdasarkan keterangan yang diperolehnya, selanjutnya komisi membuat laporan dengan disertai kesimpulan sementara dan usulan yang diajukan dalam menyelesaikan sengketa kepada para pihak yang terlibat sengketa. Sebagai contoh sengketa yang diselesaikan dengan menggunakan sarana mediasi adalah Komisi Konsiliasi sengketa antara Perancis dan Thailand dimana negara Thailand menuntut wilayah Kamboja dan Laos terhadap wilayah tapal batas timurnya karena saat itu masih di bawah penjajahan Perancis.

Pasal 284 UNCLOS 1982 mengatur konsiliasi yang menyatakan bahwa suatu negara yang terlibat dalam sengketa dapat memanfaatkan pihak ketiga untuk turut serta menyelesaikan sengketa yang terjadi, dengan menggunakan prosedur memberitahukan terlebih dahulu dari salah satu pihak yang berselisih kepada pihak lawan sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 1 Annex V UNCLOS 1982. Sekjen PBB menyusun daftar nama konsiliator yang mempunyai reputasi internasional dalam hal penegakan hukum dan keadilan. Setiap negara yang terlibat dalam sengketa sebagaimana yang dijelaskan norma Pasal 2 Annex V UNCLOS 1982 dapat menunjuk 4 (empat) konsiliator untuk bertindak sebagai komisi konsiliasi dengan syarat mempunyai reputasi baik, berintegritas, dan kompeten dalam menegakan hukum dan keadilan.

Komisi konsiliasi beranggotakan lima orang dengan mekanisme pemilihan 2 orang dipilih salah satu pihak yang bersengketa sedangkan 2 lainnya dari pihak lain, sedangkan 1 anggota dipilih oleh keempat orang yang terpilih dari daftar yang telah disusun oleh Sekjen PBB. Dalam pemilihan Ketua Komisi, kelima anggota yang telah memilih salah satu menjadi Chairman (Ketua). Mekanisme ini apabila dengan alasan sesuatu hal tidak dapat terlaksana, maka Sekjen PBB dapat menunjuk nama yang berasal dari daftar yang telah disusun. Keputusan Komisi Konsiliasi mengenai yang berkaitan dengan laporan,



prosedur, rekomendari komisi dibuat dengan mekanisme suara terbanyak melalui voting sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 3 huruf (c) Annex V UNCLOS 1982.

Komisi konsiliasi dalam menjalankan fungsinya harus mendengar para pihak yang terlibat dalam sengketa, melakukan penelitian mendalam terhadap gugatan atau klaim yang diajukan para pihak, meneliti keberatan yang diajukan, serta membuat usulan solusi untuk penyelesaian sengketa secara damai, bersahabat dan bermartabat sebagaimana yang dijelaskan oleh norma Pasal 6 Annex V UNCLOS 1982. Komisi konsiliasi akan memberikan hasil analisisnya berupa laporan (report) dalam waktu 12 bulan sejak terbentuk, yang terdiri atas persetujuan yang tercapai dan yang belum disepakati, kesimpulan yang didukung dengan fakta dan aturan hukum yang sesuai dengan permasalahan yang disengketakan, serta rekomendasi yang paling cocok untuk menyelesaikan sengketa tersebut. Laporan sebagaimana yang dijelaskan dalam Pasal 7 Annex V UNCLOS 1982 harus diserahkan kepada Sekjen PBB untuk selanjutnya diteruskan kepada para pihak yang terlibat dalam sengketa, namun demikian kesimpulan dan laporan ini tidak harus dilaksanakan para pihak karena sifatnya tidak mengikat.

Negara-negara yang bersengketa cenderung tidak menggunakan metode konsiliasi dalam menyelesaikan konflik wilayah lautnya, karena keputusan yang dihasilkan tidak mengikat para pihak yang terlibat dalam sengketa. Negara yang bersengketa lebih memilih untuk mengambil keputusan yang mengikat dan bersifat final, karena dalam menggunakan penyelesaian secara konsiliasi juga memerlukan jumlah dana yang tidak sedikit. Tidak banyak yang dapat diharapkan dari proses penyelesaian sengketa yang mirip dengan arbitrase ini. Negara yang bersengketa lebih memilih menggunakan arbitrase yang lebih bermanfaat dan keputusannya dapat mengikat kepada para pihak.



C. Penyelesaian Sengketa di Laut Melalui Jalur Litigasi

Penyelesaian sengketa dengan menggunakan cara non-litigasi apabila tidak membuahkan hasil maka langkah selanjutnya dengan cara litigasi, yaitu membawa sengketa melalui mekanisme peradilan. Penyelesaian secara litigasi sebagaimana diatur dalam norma Pasal 287 UNCLOS 1982 dengan sarana Mahkamah Internasional, Mahkamah Hukum Laut, Tribunal Arbitrase dan Tribunal Arbitrase Khusus.

1. Mahkamah Internasional (*International Court of Justice – ICJ*).

Penyelesaian melalui Peradilan Internasional dapat dipertanggungjawaban secara yuridis sehingga mempunyai kekuatan hukum mengikat dikarenakan dalam mengambil keputusan menggunakan hukum dan perjanjian internasional sebagai landasannya. Dalam menyelesaikan permasalahan apabila terjadi perebutan kedaulatan yang berkaitan dengan wilayah laut sarana Mahkamah Internasional merupakan mekanisme yang paling tepat. Sengketa itu muncul disebabkan adanya okupasi dari suatu negara. Mahkamah Internasional menggunakan sarana perangkat hukum internasional dalam rangka menyelesaikan sengketa perebutan kedaulatan wilayah laut dengan menggunakan prinsip okupasi. Prinsip ini merupakan penegakan kedaulatan atas wilayah yang tidak berada dibawah penguasaan negara manapun, dalam hukum internasional dikenal dengan istilah *terra nullius*. *Terra nullius* itu merupakan suatu wilayah yang bukan merupakan bagian dari suatu negara manapun (wilayah tidak bertuan), yang berpotensi menimbulkan konflik antarnegara dikarenakan adanya keinginan suatu negara untuk menguasai atau memilikinya. Konflik atas wilayah *terra nullius* mayoritas terletak di perbatasan antara pulau terluar suatu negara dengan negara tetangga, yang terjadi karena adanya *overlapping claim* atau saling mengklaim. Selain itu, *overlapping claim* kerap terjadi dengan ditandai adanya pergeseran atau hilangnya patok wilayah daratan *terra nullius*. Laut yang sudah merupakan



bagian dari suatu negara tidak dapat diklasifikasikan dalam *terra nullius*. Suatu wilayah yang dihuni suatu suku bangsa apabila akan diambil alih oleh suatu negara harus menggunakan sarana perjanjian internasional atau lokal dengan penguasa atau yang bertindak sebagai wakil dari suku/bangsa tersebut. Okupasi yang dilakukan suatu negara itu sesuai dengan hukum internasional atau tidak harus memperhatikan prinsip keefektifan.

Salah satu alternatif penyelesaian sengketa internasional secara hukum yaitu melalui mekanisme badan peradilan internasional yang disepakai oleh masing-masing negara yang terlibat dalam sengketa. Mahkamah Internasional merupakan salah satu organ yuridis PBB, berkedudukan di Belanda (Den Haag). Mahkamah Internasional kedudukannya telah menggantikan Mahkamah Permanen Untuk Keadilan Internasional yang sudah bekerja mulai tahun 1946. PCIJ (*Permanent Court of International of Justice*) merupakan pendahulu dari International Criminal of Justice (ICJ), yang dibentuk berdasarkan Pasal 14 Konvenan PBB (Liga Bangsa-Bangsa) pada tahun 1922. Statuta Mahkamah Internasional merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan Piagam PBB. Salah satu kasus yang telah diselesaikan melalui mekanisme Mahkamah Internasional adalah sengketa kepulauan Sipadan dan Ligitan antara pemerintah Indonesia dengan Malaysia.

Sengketa internasional yang subjek hukumnya negara merupakan fungsi utama keberadaan Mahkamah Internasional. Komposisi Majelis Hakim sesuai dengan norma Pasal 9 Statuta Mahkamah Internasional berjumlah 15 hakim, sumbernya berasal dari warga negara anggota PBB yang mempunyai kompetensi dalam bidang hukum internasional. Mekanisme pemilihan hakimnya dilakukan dengan sarana pemungutan suara secara independen oleh Majelis Umum PBB. Hukum kebiasaan yang berlaku selama ini bahwa anggota tetap Dewan Keamanan PBB menunjuk 5 hakim sedangkan yang 10 lainnya berasal dari berbagai negara anggota PBB. Tugas dari Majelis Hakim ini adalah memeriksa dan memutus perkara yang



diajukan oleh negara yang melakukan klaim atau negara yang merasa dirugikan dengan adanya klaim dari suatu negara apabila sudah terjadi sengketa, atau dapat juga memberikan nasehat terhadap negara yang membutuhkan dalam rangka mengatasi sengketa internasional.

Semua anggota PBB juga sekaligus merupakan anggota

Mahkamah Internasional, yang dalam hukum internasional dikenal dengan istilah *ipso facto*. Pengertian *ipso facto* adalah anggota atau peserta pada Statute Mahkamah Internasional pasal 91 Konvensi WINA 1969 tentang Konvensi Internasional. Semua anggota PBB dapat menundukan diri kepada kewenangan Mahkamah Internasional apabila terjadi sengketa wilayah dengan negara lainnya. Mahkamah Internasional baru dapat memeriksa, mengadili dan memutus sengketa internasional apabila para pihak yang terlibat menyatakan pengakuan atas kewenangan untuk mengadilinya. Beberapa cara yang dapat dilakukan oleh suatu negara menyatakan pengakuan atas kewenangan Mahkamah Internasional, adalah sebagai berikut:

1. Pengakuan dapat dilakukan dengan membuat perjanjian khusus yang dilakukan para pihak yang terlibat dalam sengketa, bahwa para pihak tersebut sepakat menyelesaikan sengketa wilayahnya melalui mekanisme Mahkamah Internasional.
2. Pengakuan dapat dilakukan dengan membuat pernyataan secara nyata yang dirumuskan dalam Perjanjian Internasional bahwa sengketa akan diselesaikan melalui mekanisme Mahkamah Internasional.
3. Pengakuan dilakukan yang bersumber dari asas asas timbal balik (*reciprocal effect*), yang menyatakan bahwa apabila terjadi sengketa internasional akan tunduk pada kewenangan Mahkamah Internasional.
4. Mahkamah Internasional apabila ragu-ragu apakah mempunyai kewenangan atau tidak maka Mahkamah mempunyai kebebasan apakah akan menangani sengketa tersebut atau menolaknya.



Dalam kerangka hubungan internasional yang menjadi masalah mendasar berkaitan dengan yurisdiksi pengadilan internasional, pada dasarnya kompetensinya harus didasarkan pada kesepakatan negara yang telah meratifikasi. Dalam perjanjian internasional biasanya dijelaskan kewenangan penyerahan perkara apabila terjadi sengketa terhadap negara lain kepada Mahkamah Internasional (*ratione personae*) dan jenis sengketa yang dapat diselesaikan melalui Mahkamah Internasional. *Ratione personae* itu merupakan pihak yang mempunyai kewenangan (berhak) menyerahkan sengketanya atas wilayahnya melalui mekanisme Mahkamah Internasional. Salah satu contoh kasus yang diselesaikan melalui mekanisme Mahkamah Internasional adalah sengketa antara pemerintahan Australia dengan Indonesia mengenai landas kontinen di selat Timor. Yurisdiksi Mahkamah Internasional mencakup dua hal yang sangat penting dalam menangani sengketa internasional, adalah sebagai berikut:

1. Yurisdiksi Mahkamah Internasional atas pokok sengketa yang diserahkan untuk diperiksa dan diadilinya (*contentious jurisdiction*). Pengertian dari yurisdiksi ini merupakan kewenangan Mahkamah Internasional untuk memeriksa dan mengadili suatu sengketa yang diserahkan kepadanya. Pasal 34 Statuta Mahkamah Internasional menyatakan bahwa subjek hukumnya hanyalah negara, sehingga perorangan, korporasi internasional, organisasi internasional tidak dapat bertindak sebagai subjek hukum. Individu atau korporasi internasional apabila mengalami kerugian akibat tindakan suatu negara dapat menyelesaikan sengketa melalui mekanisme Mahkamah Internasional dengan cara melimpahkan kepada negara dari korporasi internasional tersebut didaftarkan. Namun demikian, suatu negara tidak dapat dipaksakan terhadap sengketa di wilayahnya untuk diselesaikan melalui Mahkamah Internasional (Huala adolf, 2004).
2. Yurisdiksi Mahkamah Internasional yang berkaitan dengan kewenangan memberikan nasehat hukum (*Noncontentious*



jurisdiction). Yurisdiksi ini merupakan landasan hukum dalam memberikan pertimbangan atau nasehat kepada anggota dan organisasi internasional yang berada dalam naungan PBB. Nasihat yang diberikannya berkaitan dengan kegiatan badan hukum dan badan utama PBB sehingga sifatnya sangat terbatas. Pasal 93 ayat (1) Piagam PBB menyatakan bahwa semua anggota PBB secara mutatis mutandis (*ipso facto*) merupakan anggota Mahkamah Internasional. Namun demikian, sesuai dengan rumusan pasal 93 ayat (2) Piagam PBB, bahwa negara bukan anggota PBB pun dapat menundukan diri dalam Statuta Mahkamah Internasional apabila memenuhi syarat sebagaimana yang ditetapkan oleh Majelis Umum setelah mendapat rekomendasi Dewan Keamanan PBB.

2. Mahkamah Internasional Hukum Laut (*International Tribunal for the Law of the Sea- ITLOS*).

Keberadaan hukum laut telah mengalami perjalanan sejarah yang cukup panjang, sebelum berdirinya PBB bahwa hukum laut hanya mewedahi kepentingan negara Eropa sebagai kekuatan maritim yang besar. Namun demikian, dengan munculnya doktrin laut bebas (*mare liberum*) menimbulkan babak baru dalam dunia maritim. Hukum laut telah mengalami proses transformasi menjadi perangkat hukum internasional, yang dalam normanya sudah mewedahi kepentingan negara kecil secara proporsional. Hukum laut telah menyeimbangkan antara kepentingan negara maritim besar dan kuat dengan negara non-maritim atau negara maritim yang lebih lemah.

PBB yang merupakan himpunan dari negara-negara internasional pada dekade 1980an telah cukup berhasil dalam usaha mengembangkan hukum laut, yang puncaknya mengesahkan UNCLOS 1982. Dalam UNCLOS 1982 tersedia berbagai metode dalam rangka penyelesaian sengketa hukum di zona maritim (laut). Kehendak bersama masyarakat internasional dalam mengatur masalah yang berkaitan dengan

laut diwujudkan dalam UNCLOS 1982. Hal ini merupakan suatu kemajuan besar dan berharga bagi masyarakat internasional yang mampu memecahkan dalam suatu forum yang bernaung di bawah naungan PBB. Dalam UNCLOS 1982 diuraikan secara jelas tentang Mahkamah Internasional Hukum Laut yang berfungsi untuk menyelesaikan sengketa yang berkaitan dengan permasalahan di laut. UNCLOS 1982 mengarahkan apabila terjadi sengketa terhadap wilayah laut untuk diselesaikan melalui mekanisme Mahkamah Internasional Hukum Laut.

UNCLOS 1982 merupakan konsep peradilan yang memaksa negara peserta untuk menerima keputusan yang telah diberikan dengan sarana pemaksa (*compulsory procedures*) apabila terjadi sengketa dalam wilayahnya, dengan memanfaatkan Mahkamah Internasional Hukum Laut. Sistem peradilan dalam Konvensi ini tidak lagi memberikan ruang kepada negara yang bertindak sebagai para pihak dalam Konvensi ini untuk menunda sengketa hukum laut di wilayah masing-masing. Konvensi ini berupaya mengurangi eksistensi kedaulatan suatu negara sehingga memaksa negara yang meratifikasi untuk menyelesaikan sengketanya melalui mekanisme ini. Negara selaku pihak dalam Konvensi baru dapat melakukan pembiaran suatu sengketa untuk tidak diselesaikan apabila pihak lain yang terlibat dalam sengketa tersebut setuju untuk tetap dibiarkan dalam status quo, namun demikian apabila pihak lain yang terlibat dalam sengketa tidak setuju maka mekanisme prosedur pemaksa Konvensi ini dapat dipaksakan pemberlakuannya.

Mahkamah Internasional Hukum Laut dalam kancah internasional menggunakan nomenklatur *International Tribunal for The Law of The Sea* (ITLOS). Mahkamah ini berkedudukan di kota Hansiatik Hamburg (Jerman) yang didirikan oleh PBB tanggal 1 Agustus 1966. ITLOS berfungsi sebagai sarana menyelesaikan sengketa yang terjadi di zona wilayah laut, yang berkaitan dengan perbedaan interpretasi dan pelaksanaan terhadap konvensi hukum laut 1982 (Boer Mauna, 2005). Para



pihak baru dapat bertindak selaku pihak yang bersengketa dan dapat mengajukan sengketa pada ITLOS sebagaimana yang dirumuskan dalam ANNEX VI UNCLOS 1982 tentang Mahkamah Internasional Hukum Laut apabila kedua belah pihak menyetujuinya. ITLOS itu merupakan suatu lembaga yang berfungsi menyelesaikan sengketa yang ada dalam UNCLOS 1982.

Sengketa yang dapat diselesaikan ITLOS adalah masalah yang berkaitan dengan laut, baik yang dialami oleh anggota yang meratifikasi konvensi maupun badan atau organisasi internasional lain yang bukan berstatus negara. Semua perselisihan yang diajukan kepada ITLOS sesuai dengan UNCLOS 1982 maupun perjanjian internasional lainnya yang telah ditetapkan dapat menjadi bagian dari yurisdiksi ITLOS. Tahapan dalam mengajukan sengketa wilayah laut ke Mahkamah Laut Internasional, melalui mekanisme bahwa para pihak sepakat menyelesaikan sengketa melalui ITLOS, dengan dibuatkan nota secara tertulis. Para pihak yang bersengketa apabila sudah melakukan hal tersebut, maka ITLOS berupaya menjadikan objek sengketa dalam keadaan *status quo* agar tidak terjadi peperangan dan kerusakan. Untuk selanjutnya, para hakim dalam Mahkamah Hukum Laut melaksanakan persidangan sesuai dengan mekanisme dalam peradilan, sampai keluarnya putusan. Keputusan ITLOS mengikat terhadap negara sebagai subjek hukum dari para pihak yang terlibat dalam sengketa, mekanisme pengambilan keputusan dengan suara terbanyak (voting), dalam melakukan voting maka Ketua apabila terdapat suara yang sama dapat bertindak sebagai penentu (Anwar, 1989).

3. Tribunal Arbitrase (*Arbitral Tribunal*).

Pengertian arbitrase itu merupakan kata yang bersumber dari bahasa latin *arbitrare*, yang mempunyai pengertian suatu kekuasaan yang fungsinya menyelesaikan sengketa dengan menggunakan kebijakan, keputusannya bersifat final dan mengikat. Arbitrase merupakan salah satu metode yang



digunakan untuk menyelesaikan permasalahan tidak melalui mekanisme peradilan, yang hanya didasarkan pada perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang terlibat dalam sengketa secara tertulis. Arbitrase dikenal sejak tahun 1794 sehingga sudah cukup lama dimanfaatkan masyarakat internasional guna menyelesaikan sengketa wilayahnya, pertama kali digunakan oleh pemerintah Inggris dan Amerika Serikat ketika menetapkan perjanjian internasionalnya. Arbitrase dalam menyelesaikan sengketa dengan mekanisme para pihak yang terlibat memilih pihak ketiga yang netral sebagai arbitornya secara bebas dan mempercayakan kepada pihak ketiga tersebut untuk turut serta mencari solusi keluarnya (Istanto, 1984). Arbitrator dalam membuat keputusan biasanya berupa kesepakatan (*compromise*) dapat mengacu kepada hukum internasional maupun asas kepastian yang dapat memberikan keadilan bersama.

Dalam menentukan suatu perkara kadang-kadang terdapat perbedaan antara negara yang berhadap-hadapan dan berdampingan secara geografis, permasalahan tidak didasarkan pada teori hukum yang bersifat universal namun mendasarkan pada substansi dan situasi geografis masing-masing objek sengketa. Asas kesamaan apabila diterapkan pada negara yang geografisnya saling berhadapan malahan menimbulkan ketidakadilan sehingga malah tidak menyelesaikan masalah. Lebih tidak adil lagi apabila luas pantai cukup panjang, apabila menggunakan metode garis jarak deviasi (penyimpangan) semakin besar.

Istilah arbitrase internasional dalam pengertian luas sebagaimana yang dijelaskan dalam norma Pasal 33 Ayat (1) Piagam PBB mengacu pada upaya penyelesaian secara damai terhadap sengketa yang melibatkan dua negara atau lebih (internasional), yang hasilnya dirumuskan oleh arbitrator dalam suatu keputusan, yang sifatnya mengikat terhadap para pihak yang terlibat karena arbitrator tersebut sebelumnya telah disepakai (Boer Mauna, 2013). Dalam arti sempit, bahwa arbitrase itu merupakan lembaga yang khusus hanya menangani



sengketa dalam bidang perdagangan. Pengaturan arbitrase tunduk pada *United Nations Commission International Trade Law (UNCITRAL)*. Penyelesaian menggunakan mekanisme arbitrase dapat dipilih terhadap lembaga yang tetap atau bersifat *ad hoc* (sementara). Badan arbitrase terlembaga maksudnya bahwa lembaga arbitrase tersebut sudah ada sebelum terjadinya sengketa, sedangkan arbitrase *ad hoc* baru dibentuk secara bersama setelah sengketa terjadi, tugasnya akan berakhir setelah putusan dikeluarkan.

4. Mahkamah Arbitrase Khusus (*Special Arbitral Tribunal*)

Sengketa di laut yang berkaitan dengan wilayah sebelum diberlakukannya UNCLOS 1982 menggunakan mekanisme peradilan internasional, sedangkan setelah UNCLOS 1982 diberlakukan maka terhadap sengketa di zona laut (sengketa kelautan) diselesaikan dengan menggunakan mekanisme yang telah diatur dalam norma Pasal 287 UNCLOS 1982. Mahkamah Arbitrase Khusus merupakan lembaga yang mempunyai fungsi menyelesaikan sengketa tentang perbedaan interpretasi dan penerapan UNCLOS 1982 yang berhubungan dengan kelautan. Prosedur yang dilakukan telah ditentukan dalam Annex VIII, serta dikhususnya terhadap sengketa dalam bidang perikanan, riset ilmiah kelautan, navigasi, polusi, perlindungan dan pemeliharaan lingkungan.

Terdapat dua macam bentuk alternatif penyelesaian sengketa kelautan yang ditawarkan UNCLOS 1982 yaitu (1) penyelesaian sengketa secara damai dan, (2) penyelesaian sengketa dengan menggunakan prosedur wajib. Para pihak yang bersengketa diberikan kebebasan untuk menentukan pilihan yang dianggap paling tepat dan menguntungkan para pihak berkaitan dengan sengketa yang dihadapinya. Para pihak yang bersengketa apabila tidak tercapai suatu kesepakatan secara damai maka penyelesaian dengan menggunakan prosedur wajib merupakan jalan yang harus ditempuh. Prosedur wajib menghasilkan keputusan yang mengikat para pihak dan sifat putusannya dapat dipaksakan.



Lembaga ini apabila sudah menjatuhkan putusan maka sifat putusannya adalah mengikat dan berifat final (*final and binding decitions*). Mekanisme penyelesaian sengketa dengan cara para pihak yang terlibat mengajukan lima arbitrer yang mempunyai kompetensi dan integritas yang tinggi dalam masalah kelautan. Komposisi arbitrernya terdiri atas 1 orang dari masing-masing pihak yang bersengketa dan tiga orang dari negara netral, kecuali ditentukan lain oleh masing-masing pihak. Para arbitrer inilah yang berupaya memberikan bantuan penyelesaian terhadap perselisihan yang terjadi.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abidin, Yusuf Zainal dan Beni Ahmad Saebeni, *Pengantar Sistem Sosial Budaya Indonesia*, Bandung, Pustaka Setia, 2014.
- Adolf, Huala *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*, Sinar Grafika, Bandung, 2004.
-, Huala *Aspek-Aspek Negara dalam Hukum Internasional*, Jakarta, Raja Grasindo Persada, 2002.
- Ancel, Marc, *Social Defence: A Modern Approach to Criminal Problems*, London, Routledge & Paul Kegan, 1965.
- Anwar, Chairul *Hukum Internasional Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982*, Jakarta, Djambatan, 1989.
- Arief, Barda Nawawi, *Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
-, *Kebijakan Legislatif dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara*, Yokyakarta, Genta Publishing, 2010.
- Budiyono, *Perbatasan Kedaulatan Negara Kepulauan Atas Wilayah laut*, dalam Khaidir Anwar, *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembangan*, Lampung, Juctice Publiser, 2014.
- Chen, Lung Chu, *An Introduction to Contemporary International Law a Policy Oriented Perspektive*, New Haven, Yale University Press, 2000.
- Chibro, Sofnir, *Pengaruh Tindak Pidana Penyelundupan terhadap Pembangunan*, Jakarta, Sinar Grafika, 1992.



DAFTAR PUSTAKA

- Churchill, R.R. & A.V. Lowe, *The Law of The sea*, Manchester, Manchester University Press, 1988.
- Dahuri, Rokhmin, Jacob Rais, dan Sapta Putra Ginting, *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*, Jakarta, Pradnya Paramita, 1996.
- Darmodihardjo, Dardji dan Shidharta, *Pokok-Pokok Filsafat Hukum*, Jakarta, Gramedia, 2004.
- Dixon, Martin *Textbook on International Law*, Blackstone press Limited, fourth edition, 2000.
- Djalal, Hasim, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, Bandung, Bina Cipta, 1979.
-, *Mengelola Potensi Laut Indonesia*, dalam Chandra Motik Yuyus (ed), *Negara Kepulauan Menuju Negara Maritim*, Jakarta, Lembaga laut Indonesia, 2010.
- Friedman, Lawrence M. *American Law: An Introduction*, Second edition, New York, WW Norton & Company, 1998.
- Gie, The Liang, *Keadilan Sebagai Landasr bagi Etika Administrasi Pemerintahan Dalam Negara Indonesia*, Yogyakarta, Liberty, 1993.
- Haijiang, Yang, *Jurisdiction of the Coastal State over Foreign Merchant Ships in Internal Waters and the Territorial Sea*, Heidelberg, Springer Berlin, 2006.
- Hamzah, Andi, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta, 1984.
-, Andi, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2005.
- Harahap, M. Yahya, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP, Pemeriksaan Sidang Pengadilan, Banding, Kasasi dan Peninjauan Kembali*, Jakarta, Sinar Grafika, 2008.
-, *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP, Penyidikan dan Penuntutan*, Jakarta, Sinar Grafika, 2012.
- Hart, H.L.A, *Concept of Law*, London, ELBS & Oxford University Press, 1983.
- Istanto, F. Sugeng, *Hukum Internasional*, Yogyakarta, Universitas Adma jaya, 2014.



- Holsti, K.J. *Politik Internasional: Kerangka Untuk Analisis*, (terjemahan M. Tahir Azhary), Jakarta, Erlangga, 1988.
- Kaczorowska, Alina, *Textbook:Public International Law*, London, Old Balley Press, 2002.
- Keraf, A. Sonny, *Krisis dan Bencana Lingkungan Hidup Global*, Yogyakarta, Kanisius, 2010.
- Koentjaraningrat, *Pengantar Antropologi*, Jakarta, Aksara Bina, 1974.
- Kuffal, H.M.A. *Upaya Paksa, Penangkapan, Penahanan, Penggeledahan dan Penyitaan*, Malang, UMM Press, 2007.
- Kusumaatmadja, Mochtar, *Hukum Laut Internasional*, Bandung, Bina Cipta, 1986.
-, *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I, Jakarta, Bina Cipta, 1990.
- Kusumaatmadja, Mochtar dan Ety R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung, Alumni, 2003.
- Mansyur, Kahar, *Membina Moral dan Akhlak*, Jakarta, Kalam Mulia.
- Margono, Suyud, *Alternative Dispute Resolution dan Arbitrase*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2000.
- Mauna, Boer, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Dinamika Global*, Bandung, PT Alumni, 2011.
- Merrills, J.G, *Penyelesaian Sengketa Internasional*, diterjemahan oleh Achmad Fauzan dengan judul asli *Internasional Dispute Settlement*, Bandung, Trasito.
- Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Bina Aksara, 2005.
- Muchsin, *Ikhtisar Filsafat Hukum*, Surabaya, Untag Press, 2010.
- Nasution, M.N. *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2004.
- Negley, Glenn R. *Justice dalam Louis Shores (ed), Coller's Encyclopedia*, Vol 13, Crowell-Coller, 1970.
- Parthiana, I Wayan *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung, Penerbit Mandar Maju, 1990.
-, *Hukum Laut Internasional*, Bandung, Irama Widya, 2014.

DAFTAR PUSTAKA

- Prasetyo, Teguh & Abdul Halim, *Politik Hukum Pidana*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2005.
- Pramono, Budi, *Peradilan Militer Indonesia*, Surabaya, Scopindo, 2020.
- Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-asas Hukum Pidana*, Bandung, Refika Aditama, 2003
- Puspitawati, Dhiana, *Hukum Laut Internasional*, Jakarta, Prenada Media Group, 2019.
- Rasjidi, Lili dan B. Arief Shidharta, *Filsafat Hukum, Mahzab dan Refleksinya*, Bandung, Remaja Rosdakarya, 1994.
- Saleh, Roeslan, *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana: Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana*, Jakarta, Aksara Baru, 1981.
- Santoso, Topo, *Menggagas Hukum Pidana Islam*, Jakarta, Asy-Syaamil, 2001.
- Sefriani, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Jakarta, Raja Grafindo, 2010.
- Seidman, Robert B. *The State Law and Development*, New York, St. Martin's Press. 1968.
- Siregar, Naek & Kurniawan Manullang, *Pengaturan Penanggulangan Pembajakan dan Perompakan laut Menurut Hukum Internasional dan implementasinya di Indonesia*, dalam Khaidir anwar (ed), *Hukum Laut Internasional Dalam perkembangan*, Bandar Lampung, Justice Publisher, 2014.
- Shaw, Malcolm N. *International Law*, New York: Cambridge University Press, 2008.
- Soekanto, Soerjono, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum*, Raja Grafindo. Jakarta, 1983.
- Sodik, Dikdik Mohammdad Dikdik Mohammdad, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Bandung, Reflika Aditama, 2011.
- Soerono, *Pengantar Ilmu Hukum*, Bandung, Sinar Grafika, 1992.
- Starke, J.G. *Pengantar Hukum Internasional*, Jakarta, Sinar Grafika, 2008.



- Suharyo, *Dinamika Peranan TNI dalam Penegakan Hukum dan Kedaulatan NKRI, Penerapan Keadaan Bahaya & OMSP di Negara Demokrasi*, Yogyakarta, Penerbit Pohon Cahaya. 2016.
- Sumardjono, Maria S.W (dkk), *Pengaturan Sumber Daya Alam di Indonesia: Antara yang Tersurat, dan Tersirat*, Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada, Gajah Mada University Press, 2011.
- Sunyowati, Dina dan Enny Narwati, *Buku Ajar Hukum Laut*, Surabaya, Airlangga University Press, 2013.
- Supriadi, *Hukum Kehutanan dan Hukum Perkebunan di Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2011.
- Supriadi dan Alimuddin, *Hukum Perikanan di Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2011.
- Sondakh, Bernard Kent, *Prosedur Tetap Penanganan Tindak Pidana di Laut Oleh TNI AL*, Jakarta, Mabesal, 2003.
- Supramono, Gatot, *Hukum Acara Pidana & Hukum Pidana Di Bidang Perikanan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2011.
- Tahar, Abdul Munthalib, *Penegakan Hukum di Perairan Indonesia*, dalam Khaidir Anwar (ed) *Hukum Laut Internasional Dalam Perkembanganm*, Lampung, Jantice Publisher, 2014.
- Tribawono, Djoko, *Hukum Perikanan Indonesia*, Bandung, PT, Citra Aditya Bakti, 2002.
- Widhayanti, Erni, *Hak-Hak Tersangka/Terdakwa di Dalam KUHAP*, Yogyakarta, Liberty, 1988.
- W. Poeggel and E. Oeser, *Methods of Diplomatic Settlement*, dalam Mohammed Bedjaoui (ed.), *International Law: Achievements and Prospects*, Dordrescht, Martinus Nijhoff and UNESCO, 1991.

JURNAL

- Agasta, Calvin, Peni Susetyorini, L.Tri Setyawanto R, *Hak Berdaulat Negara Kesatuan Republik Indonesia di Kepulauan Natuna (Studi Khusus Indonesia Terhadap Klaim Peta Nine-Dashed Line China di Kepulauan*



DAFTAR PUSTAKA

- Natuna*), Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017.
- Agoes, Ety R. *Upaya Diplomatik Indonesia dalam Upaya Penetapan alur Laut Kepulauan Indonesia*, Jurnal Hukum Internasional, Vol. 6, No. 3, Tahun 2009.
-, *Pengaturan Tentang Wilayah Perairan Indonesia dan kaitannya Dengan Konvensi hukum Laut 1982*, Makalah Ceramah FH Trisakti, Jakarta, 16-19 Januari 1996.
- Agyberg, Kissi, *Theory in Search of Practice: The Right of Innocent Passage in the Territorial Sea*, Cornell Law School Graduate, Student Paper, 2005.
- Armansyah, A. Amrullah, Abdul Agis, M. Kamal Hidjaz, *Penegakan Hukum Keimigrasian Terhadap Warga Negara Asing Anak Buah Kapal (Abk) Tangkap Ikan Secara Illegal*, Jurnal Pleno Jure, Vol 9 (2), 2019.
- Arsana, I Made Andi, *Menuju Penyelesaian sengketa Ambalat: Sebuah Kajian Teknis dan Yuridis*, Proseding Karya Tulis Inovatif, Yogyakarta, UGM, 2009.
- Darsono, Prapto, *Pemanfaatan Sumber Daya Laut dan Implikasinya Bagi Masyarakat Nelayan*, Oseana, Volume XXIV, Nomor 4, 1999.
- Fajriah, Alviandini Nanda dan Emmy Latifah, *Peran Asean Dalam Menanggulangi Terorisme Di Laut Sebagai Ancaman Terhadap Keamanan Maritim*, Jurnal Belli ac Pacis. Vol. 4. No.1 Juni 2018.
- Germond, Basil, *Ocean Governance and Maritime Security in a Placefull Environtment: The Case of the European Union*, Journal of Marine Policy, No. 66, 2015.
- Guilfoyle, Douglas, *Piracy off Somalia: UN Security Council Resolution 1816 and IMO regional counter-piracy efforts*, International and Comparative Law Quarterly, Vol. 57, Tahun 2008.
- Hariyadi, *Kerjasama Internasional Pengelolaan Sea Bed Area dan Implikasinya Bagi Negara Pantai*, Jurnal Dinamika hukum, Vol. 13, No. 3, Sepetember 2013.



- Hasanah, Fajri Tsaniati, *Karakteristik Wilayah Daratan dan Perairan Di Indonesia*, Jurnal Geografi, Volume XX Nomor 13 November 2020.
- Maryanto, *Urgensi Pembaharuan Hukum Indonesia Berdasarkan Nilai-Nilai Pancasila*, artikel dalam Jurnal Hukum Volume XXV No. 1 April 2011.
- Munir, Mochamad, *Penegakan Hukum Dalam Upaya Terwujudnya Pemerintahan yang Bersih dan Berwibawa*, Majalah Arena Hukum, Fakultas hukum Universitas Brawijaya, Nomor 8 Tahun 3, Juli 1999.
- Nugraha, Aditya Taufan dan Irman, *Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Eksklusif (Zee) Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim*, Jurnal Selat, Oktober 2014, Vol. 2 No. 1.
- Nugroho, Sigit Sutadi, *Implementasi Ketentuan Pasal 50 UNCLOS di Wilayah Negara Kepulauan (Implementation of Article 50 UNCLOS on Archipelagic States)*, Jurnal Rechtsvinding, Volume 8, Nomor 2, Agustus 2019.
- Purnomo, Didik Heru *Pengamanan Laut RI Bagian Barat*, Jurnal Hukum Internasional, Desember 2004.
- Putuhena, M Ilham F, *Urgensi Pengaturan Mengenai Eksplorasi dan Eksploitasi Pertambangan di Area Dasar Laut Internasional (International Sea Bed Area) (Setting The Urgency Of Exploration And Exploitation Of Mining In The International Sea Bed Area)*, Rechtsvinding, Volume 8, Nomor 2, Agustus 2019.
- Sudini, Luh Putu, *Penetapan Alur-Alur Laut Kepulauan Menurut Konvensi Hukum Laut 1982*, Nomor 3 Tahun XXXII, Juli - Septemberr 2002.
- Suharyo, *Penegakan Kemanan Maritim Dalam NKRI dan Problematikanya*, Jurnal Penelitian Hukum De Jure, Vol. 19, No. 3. September 2019.
- Susanto, Bambang, *Kajian Yuridis Permasalahan Batas Maritim Wilayah laut Republik Indonesia (Suatu Pandangan TNI AL Bagi Pengamanan Batas wilayah Laut RI)*,

DAFTAR PUSTAKA

- Indonesian Journal of International Law Special Edition
December 2004 National Jurisdiction at Sea, 2004.
- Tanuri, Christiani, *Penambangan Pasir Laut Yang Menimbulkan Kerusakan Lingkungan Di Tinjau Dari Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007*, Jurnal Education and Development Institut Pendidikan Tapanuli Selatan, Vol.8 No.3. Edisi Agustus 2020.
- Wibowo, Agus Budi, *Strategi Pelestarian Benda/Situs Cagar Budaya Berbasis Masyarakat Kasus Pelestarian Benda/Situs Cagar Budaya Gampong Pande Kecamatan Kutaraja Banda Aceh Provinsi Aceh*, Jurnal Konservasi Cagar Budaya Borobudur, Volume 8, Nomor 1, Juni 2014.
- Yusnita, Ummi, *Penyelesaian Sengketa Batas Laut antara Indonesia dan Malaysia dalam Perspektif Hukum Internasional*, Jurnal Binamulia Hukum, Vol. 7, No. 1, Juli 2018.



GLOSARIUM

Alur laut kepulauan adalah alur laut yang dilalui oleh kapal atau pesawat udara asing di atas alur laut tersebut, untuk melaksanakan pelayaran dan penerbangan dengan cara normal semata-mata untuk transit yang terus menerus, langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang melalui atau di atas perairan kepulauan dan laut teritorial yang berdampingan antara satu bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan bagian laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia lainnya.

Elevasi surut adalah daerah daratan yang terbentuk secara alamiah yang dikelilingi dan berada di atas permukaan laut pada waktu air surut, tetapi berada di bawah permukaan laut pada waktu air pasang.

Garis air rendah adalah garis air yang bersifat tetap di suatu tempat tertentu yang menggambarkan kedudukan permukaan air laut pada surut yang terendah.

Kelautan adalah hal yang berhubungan dengan Laut dan/atau kegiatan di wilayah Laut yang meliputi dasar Laut dan tanah di bawahnya, kolom air dan permukaan Laut, termasuk wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil.

Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan perairan di antara pulau-pulau tersebut, dan lain-lain wujud alamiah yang hubungannya satu sama lain demikian erat sehingga pulau-pulau, perairan, dan wujud alamiah lainnya itu merupakan satu kesatuan geografi, ekonomi, pertahanan, dan keamanan serta politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap sebagai demikian.



Konvensi adalah United Nations Convention on the Law of the Sea Tahun 1982, sebagaimana telah diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea (Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut).

Laut adalah ruang perairan di muka bumi yang menghubungkan daratan dengan daratan dan bentukbentuk alamiah lainnya, yang merupakan kesatuan geografis dan ekologis beserta segenap unsur terkait, dan yang batas dan sistemnya ditentukan oleh peraturan perundang-undangan dan hukum internasional.

Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang Kelautan.

Negara Kepulauan adalah negara yang seluruhnya terdiri atas satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.

Perlindungan Lingkungan Laut adalah upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan Sumber Daya Kelautan dan mencegah terjadinya pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan di Laut yang meliputi konservasi Laut, pengendalian pencemaran Laut, penanggulangan bencana Kelautan, pencegahan dan penanggulangan pencemaran, serta kerusakan dan bencana.

Pembangunan Kelautan adalah pembangunan yang memberi arahan dalam pendayagunaan sumber daya Kelautan untuk mewujudkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan kesejahteraan, dan keterpeliharaan daya dukung ekosistem pesisir dan Laut.

Pemerintah Daerah adalah epala daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

Pemerintah Pusat (Pemerintah) adalah presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan negara Republik Indonesia yang dibantu oleh Wakil Presiden dan menteri sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar



Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pencemaran Laut adalah masuk atau dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi, dan/atau komponen lain ke dalam lingkungan Laut oleh kegiatan manusia sehingga melampaui baku mutu lingkungan Laut yang telah ditetapkan.

Pengelolaan Kelautan adalah penyelenggaraan kegiatan, penyediaan, pengusahaan, dan pemanfaatan Sumber Daya Kelautan serta konservasi Laut.

Pengelolaan Ruang Laut adalah perencanaan, pemanfaatan, pengawasan, dan pengendalian ruang Laut.

Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.

Pulau adalah wilayah daratan yang terbentuk secara alamiah yang dikelilingi air dan berada di atas permukaan air pada waktu air pasang.

Sumber Daya Kelautan adalah sumber daya Laut, baik yang dapat diperbaharui maupun yang tidak dapat diperbaharui yang memiliki keunggulan komparatif dan kompetitif serta dapat dipertahankan dalam jangka panjang.

Teluk adalah suatu lekukan jelas yang penetrasinya berbanding sedemikian rupa dengan lebar mulutnya sehingga mengandung perairan tertutup yang lebih dari sekedar suatu lengkungan pantai semata-mata, tetapi suatu lekukan tidak merupakan suatu teluk kecuali apabila luasnya adalah seluas atau lebih luas daripada luas setengah lingkaran yang garis tengahnya ditarik melintasi mulut lekukan tersebut.



INDEX

A

Alur laut, 24, 25, 26, 60, 62, 63, 64, 65, 176, 178, 259

E

Elevasi surut, 259

G

Garis air rendah, 259

K

Kelautan, 2, 3, 4, 5, 10, 18, 22, 23, 26, 30, 31, 35, 36, 43, 46, 48, 55, 58, 69, 71, 72, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 101, 110, 134, 143, 148, 231, 249, 250, 259

Kepulauan, 2, 3, 5, 6, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 32, 35, 41, 45, 50, 51, 52, 57, 62, 63, 64, 65, 74, 77, 84, 85, 109, 144, 175, 176, 196, 232, 242, 259

Konvensi, 10, 15, 16, 28, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 46, 48, 51, 55, 74, 88, 106, 108, 135, 179, 186, 190, 233, 243, 246, 247, 260

L

Laut, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 92, 98, 101, 104, 109, 110, 111, 114, 116, 118, 119, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145,



INDEX

146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 161, 169, 172, 173, 174, 175, 176, 178, 180, 181, 184, 185, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 200, 214, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 240, 241, 245, 246, 247, 249, 250, 260

M

Menteri, 13, 26, 68, 82, 110, 111, 148, 151, 162, 170, 175, 177, 179, 235, 260

N

Negara Kepulauan, 3, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 41, 45, 50, 52, 64, 77, 84, 109, 175, 232, 260

P

Perlindungan Lingkungan Laut, 260

Pembangunan Kelautan, 71, 260

Pemerintah Daerah, 77, 80, 110, 146, 160, 260

Pemerintah Pusat (Pemerintah), 260

Pencemaran Laut, 88, 89, 144, 261

Pengelolaan Kelautan, 261

Pengelolaan Ruang Laut, 261

S

Sumber Daya Kelautan, 3, 69, 143, 261

T

Teluk, 19, 20, 25, 29, 38, 261



Tentang Penulis



Dr. Budi Pramono, Drs, SH, MH, lahir di Ngawi, 20 September 1963. Memulai kariernya di militer dengan masuk Sepamilwa ABRI tahun 1989 di Akademi Militer langsung berpangkat Letnan Satu. Beberapa pendidikan dan kursus telah diikutinya antara lain Kursus Teknologi Pendidikan tahun 1994, Pendidikan Peralihan Perwira tahun 1995, Pendidikan Akta V Applied Approach Tahun 1996, Pendidikan Spesialisasi Perwira Kejuruan Polisi Militer tahun 1996, Kursus Bintang Fungsi Komando tahun 1997.

Dalam rangka mengembangkan kariernya, juga beberapa kali mengikuti pendidikan, baik pada matra laut maupun di luar matra laut, antara lain Selapa Pom di Cimahi, dan Sespimpolri di Lembang, Bandung, tahun 2007.

Riwayat jabatan selama berdinastasi di TNI AL antara lain sebagai berikut: Instruktur Pertama (1989), Kaset Pusdikbanmin kodikal (1990), Pabingsis Sefungkhas Pusdikbanmin (1994), Kasubdispamfik Disprov Lantamal III Surabaya (1997), Kasubdispamfik Disprov Koarmabar (2001). Kepala Dinas Polisi Militer Armada RI Kawasan Barat, Kepala Dinas Penegakan Hukum di Polisi Militer Lantamal V Surabaya (2007), Danpomal Lantamal IV Tanjung Pinang (2008), Kasubdispamfik Puspomal (2010), Wakil Komandan Pomal Jakarta (2010), Direktur Pembinaan Penegakan Hukum (Dirbingakum) Puspomal (2012), Komandan Pusdikpomal (2014), dan Direktur Pembinaan Penegakan Ketertiban Puspomal (2016).

Penulis selama berdinastasi di lingkungan TNI AngkatanLaut telah dianugerahi beberapa Tanda-Tanda Jasa, antara lain Satyalancana Kesetiaan VIII, Satyalancana Kesetiaan XVI, dan Satyalancana Kesetiaan XXIV, serta Jalasena Nararya. Karena dedikasinya dalam berdinastasi dan mengembangkan pendidikan di lingkungan TNI Angkatan Laut oleh Presiden Republik Indonesia juga dianugerahi Satyalancana Dwidya Sistha I dan Satyalancana Dwidya Sistha Ulangan II, karena bertugas dan mendarmabaktikan diri untuk pengamanan perbatasan dan pulau terluar Negara Kesatuan Republik Indonesia dengan Satyalancana Wira Dharma dan Wira Nusa.

Di samping sebagai seorang Perwira TNI Angkatan Laut dan mengajar di lingkungan Kodiklatal sehari-harinya juga berprofesi sebagai dosen Strata 1 dan Strata 2 Universitas Hang Tuah Surabaya dengan mata kuliah yang diampu **Sosiologi Hukum, Perbandingan Hukum, Sistem Peradilan Indonesia, Hukum Militer, Kejahatan Internasional dan Ekstradisi, Hukum Humaniter dan Penegakan Hukum di Laut.**

 **SCOPINDO**
MEDIA PUSTAKA

☎ (031) 82521916
🌐 www.scopindo.com
✉ info@scopindo.com
📍 Jl. Ketintang Baru XV/25A, Surabaya

HUKUM

ISBN 978-623-365-068-4 (PDF)



ISBN 978-623-365-068-7



Harga P. Jawa
Rp. 115.000