

**IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH ALUR LAUT  
KEPULAUAN INDONESIA BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU  
INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM**

**SKRIPSI**



Oleh :

**LATIFA MARTINI**

No. Mahasiswa : 13410712

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM**

**F A K U L T A S H U K U M**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2017**

**IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH ALUR LAUT  
KEPULAUAN INDONESIA BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU  
INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh  
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum  
Universitas Islam Indonesia  
Yogyakarta



No. Mahasiswa : 13410712

**PROGRAM STUDI S1 ILMU HUKUM  
F A K U L T A S H U K U M  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA**

**2017**



**IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH ALUR LAUT  
KEPULAUAN INDONESIA BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU  
INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM**



**Telah diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk  
Diajukan ke Depan Tim Penguji Dalam Ujian Tugas Akhir / Pendaran  
Pada Tanggal 19 Juli 2017**

**Yogyakarta, 19 Juli 2017**

**Dosen Pembimbing Skripsi**

**Dra. Sri Wartini, S.H., M.Hum., Ph.D.**  
**NIP. 90400107**



IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH ALUR LAUT  
KEPULAUAN INDONESIA BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU  
INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM

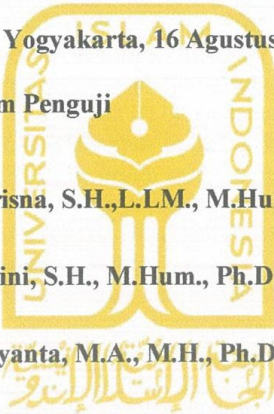
Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji Dalam Ujian Tugas  
Akhir/Pendadaran Pada Tanggal 16 Agustus 2017 dan Dinyatakan LULUS

Yogyakarta, 16 Agustus 2017

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Ketua : Nandang Sutrisna, S.H., L.L.M., M.Hum., Ph.D. ....
2. Anggota: Dra. Sri Wartini, S.H., M.Hum., Ph.D. ....
3. Anggota: Drs. Agus Triyanta, M.A., M.H., Ph.D. ....



Mengetahui :  
Universitas Islam Indonesia  
Fakultas Hukum  
Dekan,



Dr. Aunur Rohim Faqih, S.H., M.Hum  
NIP/NIK : 844100101

**SURAT PERNYATAAN**  
**ORISINALITAS KARTA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR**  
**MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**



Yang bertandatangan di bawah ini, saya :

Nama : Latifa Martini

No. Mhs : 13410712

Adalah benar-benar Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah melakukan Penulisan Karya Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi yang berjudul :

**IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH ALUR LAUT**  
**KEPULAUAN INDONESIA BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU**  
**INDONESIA SEBAGAI NEGARA MARITIM**

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada tim penguji dalam ujian pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan :

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar karya saya sendiri yang dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ilmiah ini benar-benar Asli (Orisinil), bebas dari unsur-unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan penjiplakan karya ilmiah (Plagiat);
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini pada saya, namun demi untuk kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada perpustakaan Fakultas Hukum UII dan Perpustakaan di lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal diatas (terutama penyertaan pada butir no. 1 dan 2), saya sanggup menerima sanksi administrative, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersifat kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap hak-hak saya serta menandatangani berita acara terkait yang menjadi hak dan kewajiban saya di depan "Majelis" atau "TIM" Fakultas Hukum UII yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir ada atau terjadi pada karya ilmiah saya oleh pihak Fakultas Hukum UII. Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya dan dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Dibuat di Yogyakarta

Pada Tanggal, 19 Juli 2017

Yang membuat pernyataan



(Latifa Martini)

## CURRICULUM VITAE

1. Nama Lengkap : Latifa Martini
2. Tempat Lahir : Lamongan
3. Tanggal Lahir : 17 Maret 1995
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Golongan Darah : O
6. Alamat Terakhir : Jl.Tohpati Nyutran MG II/1640
7. Alamat Asal : RT/RW 01/01 Dsn. Krajan 1, Ds.  
Sukobendu, Kec. Mantup, Kab.  
Lamongan
8. Identitas Orang Tua/ Wali
  - a. Nama Ayah : Shofwan Hadi  
Pekerjaan Ayah : Swasta
  - b. Nama Ibu : Siti Shofiya  
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga  
Alamat Orang Tua : RT/RW 01/01 Dsn. Krajan 1, Ds.  
Sukobendu, Kec. Mantup, Kab.  
Lamongan
9. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : MI Islahiyyah Sukobendu
  - b. SLTP : SMP Negeri 3 Sugio
  - c. SLTA : SMK Negeri 1 Lamongan
10. Organisasi : 1. Fungsionaris Departemen Kajian  
Strategis Lembaga Eksekutif Mahasiswa  
FH UII  
Periode 2014-2015  
: 2. Staff Centre for Local Law Development  
Studies Tahun 2015 - 2017
11. Hobby : Membaca, dan Makan.

Yogyakarta, 17 Juli 2017  
Yang Bersangkutan,

(Latifa Martini)  
NIM. 13410712

## MOTTO DAN HALAMAN PERSEMBAHAN



*“Jika kamu tidak dapat menahan lelahnya belajar, Maka kamu harus sanggup menahan perihnya Kebodohan”- Imam Syafi’i*

*“Tidak ada mimpi yang terlalu besar dan tidak ada pemimpi yang terlalu kecil”*

*“Ask not what your country can do for you, ask what you can do for your country” - John F. Kennedy*

**Skripsi ini saya persembahkan kepada :**

- **Ibu dan Bapak serta adik dan nenek yang memberikan dukungan dan perhatian penuh dan selalu mendoakan kebaikan bagi putra putrinya**
- **Almamater tercinta Universitas Islam Indonesia**
- **Republik Indonesia sebagai sumbangsih kecil untuk perubahan Indonesia**

## KATA PENGANTAR



*Assalamualaikum Wr. Wb*

Segala puja dan puji syukur penulis persembahkan kepada ALLAH SWT yang telah memberikan rahmat serta karunia sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tugas akhir (skripsi) berjudul *Implementasi Keamanan Maritim di Wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia Berdasarkan UNCLOS 1982 Menuju Indonesia Sebagai Negara Maritim*. Shalawat serta salam tak lupa selalu tercurahkan kepada Baginda Nabi Muhammad SAW.

Penulisan skripsi ini diajukan untuk memperoleh gelar Sarjana (Strata 1) pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia Yogyakarta. Secara umum skripsi ini membahas mengenai implementasi dalam sektor Keamanan Maritim di Wilayah ALKI yang berdasarkan kepada UNCLOS 1982 Menuju Indonesia Sebagai Negara Maritim.

Dalam penyusunan penelitian ini, penulis berupaya semaksimal mungkin agar dapat memenuhi harapan semua pihak, namun penulis menyadari masih banyak kekurangan yang terdapat dalam penelitian ini yang didasarkan pada keterbatasan kemampuan penulis. Selanjutnya dengan segala kerendahan, ketulusan dan keiklasan hati dengan tidak mengurangi rasa hormat, penulis mengucapkan terimakasih kepada:



1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahnya sehingga sampai saat ini, saya masih teguh untuk tetap menjadi seorang muslim yang baik.
2. Kedua Orang Tua tercinta, Shofwan Hadi dan Siti Shofiya serta adik dan nenek tercinta yang senantiasa selalu mendoakan dan mendukung serta memberikan masukan-masukan bagi saya sehingga penulisan skripsi dapat terselesaikan.
3. Bapak Aunur Rahim Faqih SH., M.Hum selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
4. Ibu Dra. Sri Wartini, S.H., S.Hum. Ph.D. selaku dosen Pembimbing yang dengan sabar memberikan arahan, bimbingan dan masukan sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan tepat pada waktunya.
5. Bapak/ibu Dosen serta karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah membekali ilmu sehingga menjadi bekal penulis dalam menyelesaikan penulisan hukum ini.
6. Sahabat-sahabat saya, Rizma Rosyta, Ridha Cholidatus S., Aisyah Fikrianis P., Chandra Khoirunnas, dan Yudha Tirta Nugraha yang selalu memberikan support dan masukan sehingga skripsi ini akhirnya dapat selesai dengan baik.
7. Ahmad Fauzi Makarim, yang telah memotivasi saya untuk segera menyelesaikan skripsi ini sehingga dapat menggapai mimpi saya selanjutnya.
8. Lazuardi Ilma Hakiki, yang banyak menghibur dalam segala kondisi.

9. Keluarga Besar Lembaga Eksekutif Mahasiswa periode 2014-2015
10. Keluarga Besar Centre For Local Law Development Studies, khususnya Prof. Jawahir Thontowi, S.H., Ph.D.
11. Keluarga KKN Unit 270 Magelang tahun 2016: Aliva, Ines, Resti, Mas Verin, Adi, Yaqi, Wahyu.
12. Teman Seperjuangan di Departemen HI, Clara dan Stefani, semoga segera menyusul.
13. Keluarga Besar Diaspora Indonesia di Swedia, Pak Eko, Pak Agus Mardaly, Mbak Rieda Mardaly, Mbak Namira, Mas Faris, Mbak Novi, dll yang terus memberikan semangat untuk dapat menyelesaikan skripsi ini dan segera menyusul ke negeri Viking.
14. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah banyak memberikan bantuan dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis berharap dengan terselesaikannya penulisan skripsi ini dapat memberikan pencerahan bagi masyarakat dan bahan evaluasi bagi pemerintah dalam menangani masalah keamanan maritim di Republik Indonesia khususnya di wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia. Semoga negeri ini dapat kembali pada jati dirinya sebagai negeri bahari sehingga dapat memakmurkan rakyatnya.

Akhir kata, semoga Allah SWT memberikan balasan yang berlipat ganda kepada semuanya. Sehingga pada akhirnya skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak dan dapat menambah wawasan bagi pembacanya. Penulis juga menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih banyak terdapat kekurangan, oleh karena

itu semua kritik dan saran yang membangun dari semua pihak demi penyempurnaan penulisan hukum ini sangat diharapkan.

*Wassalamualaikum Wr. Wb*

Yogyakarta, 19 Juli 2017

Penulis

( Latifa Martini )

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGAJUAN.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING TUGAS AKHIR .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS KARYA TULIS.....	iv
LEMBAR CURICULUM VITAE .....	v
HALAMAN MOTO DAN PERSEMBAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI.....	xi
ABSTRAK .....	xv
BAB I PENDAHULUAN .....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	11
C. Tujuan Penelitian .....	11
D. Orisinalitas Penelitian .....	11
E. Tinjauan Pustaka .....	12
F. Definisi Operasional.....	21
G. Metode Penelitian.....	22

H. Sistematika Penulisan.....	24
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>27</b>
A. Sejarah Maritim Nusantara .....	27
B. Jalur Sutera Maritim Abad 21 .....	33
C. Zona Maritim Berdasarkan UNCLOS 1982 .....	36
1. Perairan Pedalaman.....	40
2. Perairan Kepulauan .....	42
3. Laut Teritorial .....	45
4. Zona Tambahan.....	48
5. Zona Ekonomi Eksklusif.....	49
6. Landas Kontinen .....	51
7. Laut Lepas .....	54
8. Area Dasar Laut .....	56
D. Negara Kepulauan dan Alur Laut Kepulauan dalam UNCLOS 1982.....	58
E. Alur Laut Kepulauan Dalam Hukum Nasional Indonesia .....	66
F. Keamanan Maritim.....	71
G. Keamanan Maritim Dalam Aturan Hukum Internasional dan Nasional.....	75
1. Keamanan Maritim Dalam Aturan Hukum Internasional .....	76
a. <i>United Nation on the Law of the Sea</i> .....	76
b. <i>Convention for the Suppression of Unlawful Acts             Against the Safety of Maritime Navigation</i> .....	77

c. <i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i> ....	79
d. <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> .....	81
e. Keamanan Maritim dalam Tingkat Regional .....	82
2. Keamanan Maritim Dalam Aturan Hukum Nasional.....	84
a. UU No. 6 Tahun 1996.....	84
b. PP No. 36 Tahun 2002 dan PP No. 37 Tahun 2002.....	85
c. UU No. 32 Tahun 2014.....	85
H. Bentuk-bentuk Kejahatan di Laut .....	86
1. Pembajakan .....	86
2. Perampokan Bersenjata.....	89
3. Terorisme Maritim .....	91
I. Visi Poros Maritim Dunia .....	94
J. Islam dan Hukum Laut.....	98
<b>BAB III IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH</b>	
<b>ALKI BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU INDONESIA</b>	
<b>SEBAGAI NEGARA MARITIM</b> .....	<b>105</b>
A. Keamanan Maritim di Wilayah Alur Laut Kepulauan Berdasarkan UNCLOS.....	105
B. Kesesuaian Hukum Nasional dengan UNCLOS Mengenai Keamanan Maritim di Wilayah ALKI .....	118
C. Peluang dan Tantangan Pelaksanaan Ketentuan Mengenai Keamanan Maritim di Wilayah ALKI Bagi Indonesia .....	131

1. Peluang.....	131
a. Dapat Ditindaknya Pelanggaran dan Kejahatan Terhadap Keamanan Maritim.....	132
b. Terjaganya Sumber Daya Alam dan Lingkungan yang Dimiliki Indonesia.....	133
c. Lalu Lintas Perdagangan Internasional yang Aman .....	134
d. Terciptanya Keamanan Wilayah Perairan Indonesia Khususnya ALKI .....	135
2. Tantangan.....	136
a. Gejolak Perlawanan Negara Lain.....	136
b. Tindakan Perlawan dari Pelaku Kejahatan .....	138
c. Armada yang Kurang Kuat .....	139
d. Konflik Negara Tetangga .....	140
 BAB IV PENUTUP .....	 143
A. Kesimpulan .....	143
B. Saran.....	145
 DAFTAR PUSTAKA .....	 147

## ABSTRAK

*Kedudukan Indonesia sebagai negara maritim merupakan sebuah fakta yang dapat dibuktikan dalam sejarah peradaban Nusantara beberapa abad yang lalu. Namun tekanan dari penjajah dan hilangnya jati diri bangsa ini telah menenggelamkan potensi besar negara ini. Beberapa tahun terakhir, Indonesia tengah berbenah untuk mengembalikan kejayaan bumi Nusantara. Berbagai sektor tengah diperkuat oleh pemerintah Republik Indonesia yang salah satunya adalah sektor keamanan maritim utamanya landasan hukum yang dimiliki oleh Indonesia. Dalam mengatur hukum yang berkaitan dengan keamanan maritim, UNCLOS 1982 menjadi acuan yang realistis bagi Indonesia, karena UNCLOS 1982 merupakan aturan yang berlaku secara internasional dan UNCLOS 1982 dinilai cukup lengkap mengatur hukum laut utamanya dalam wilayah ALKI yang secara khusus dimiliki oleh negara kepulauan seperti Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang ketentuan keamanan maritim di wilayah ALKI menurut UNCLOS dan mengetahui kesesuaian pengaturan keamanan maritim di wilayah ALKI dengan UNCLOS 1982 serta peluang dan tantangan yang dimiliki Indonesia. Sampai saat ini aturan yang berlaku di Indonesia telah sesuai dengan UNCLOS 1982, namun masih kurang untuk dapat melindungi wilayah Indonesia dari potensi ancaman keamanan maritim. Untuk itu, aturan-aturan yang ada haruslah di lengkapi agar Indonesia yang tengah berjuang kembali sebagai negara maritim dapat terlaksana dengan baik*

*Kata kunci : Keamanan Maritim, UNCLOS 1982, Negara Maritim*



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan salah satu negara di wilayah Asia Tenggara yang memiliki keistimewaan berupa luasnya wilayah baik daratan maupun lautan. Indonesia memiliki luas wilayah daratan sebesar 2.012.402 km<sup>2</sup> dan luas lautan mencapai 5,8 Juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 2.012.392 km<sup>2</sup> wilayah perairan pedalaman, 0,3 juta km<sup>2</sup> laut teritorial, dan 2,7 juta km<sup>2</sup> wilayah Zona Ekonomi Eksklusif atau ZEE.<sup>1</sup> Melihat data tersebut, wilayah Lautan Indonesia jauh lebih besar dari wilayah daratannya. Dengan begitu, potensi sumber daya yang dimiliki Indonesia pun jauh lebih besar di wilayah lautannya. Sehingga sangat realistis ketika Indonesia dikatakan sebagai negara yang sangat kaya akan sumber daya alamnya.

Potensi yang dimiliki oleh Indonesia ini sudah menjadi nilai tambah Indonesia untuk menjadi negara kuat dimana kekuatannya terletak di sektor kelautannya baik melalui sumber daya perikanan, sumber daya gas atau minyak yang ada di lautan maupun dari perdagangan.

Perdagangan menjadi sektor yang sangat penting untuk dikuasai oleh Indonesia, karena posisi Indonesia sebagai jalur persilangan perdagangan internasional dari Asia bagian Barat, Eropa dan Australia menuju Asia Bagian Timur, China dan Amerika Serikat maupun sebaliknya. Kenyataan

---

<sup>1</sup> -, Naskah Akademis 2015, Forum Rektor Indonesia, terdapat dalam <http://fri2016.uny.ac.id/sites/fri2016.uny.ac.id/files/2.%20NASKAH%20AKADEMIS.pdf> terakhir di akses pada tanggal 20 September 2016 pukul 16.52, hal. 1

tersebut dapat dilihat dari padatnya wilayah Selat Malaka oleh kapal-kapal perdagangan, seharusnya Indonesia dapat memanfaatkan posisi tersebut untuk mengambil keuntungan atas dilaluinya wilayah-wilayah Indonesia oleh kapal-kapal tersebut.

Berbicara mengenai jalur perdagangan internasional, Indonesia tidak hanya memiliki Selat Malaka sebagai jalur perdagangannya. Selain Malaka, Indonesia juga memiliki jalur lain yang disebut sebagai Alur Laut Kepulauan Indonesia atau ALKI. ALKI merupakan suatu jalur yang hanya dimiliki oleh negara kepulauan dimana ALKI merupakan alur yang digunakan untuk berlayar melalui negara kepulauan berdasarkan *United Nation Convention on the Law of the Sea* atau UNCLOS 1982.

ALKI merupakan jalur yang sangat strategis, dimana ada 3 jalur yang dapat digunakan, yaitu melalui Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Ombai/Wetar.<sup>2</sup> Ketiga jalur tersebut dapat menghubungkan negara-negara di wilayah Afrika, Asia Barat Australia dan Timur Tengah menuju negara-negara di wilayah Asia Timur, Amerika, dan China maupun sebaliknya.

Melihat potensi yang sangat besar, apabila Indonesia dapat memanfaatkan ALKI sebagai jalur utama perdagangan Internasional, Indonesia akan dapat menjadi negara yang maju seperti Singapura yang juga bergantung pada pelayaran karena Singapura saat ini menjadi *entreport*

---

<sup>2</sup> Untung Suropati, Untung Suropati, dkk, *Arungi Samudra Bersama Sang Naga : Sinergi Poros Maritim Dunia – Jalur Maritim Abad ke-21*, ctk. Pertama, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, 2016, Hlm. 56

sekaligus *global transshipment port* di Asia Tenggara.<sup>3</sup> Bahkan akan jauh lebih besar dari Singapura karena nyatanya Selat Malaka sangat ramai, dan untuk mengurai ramainya Selat Malaka, ALKI merupakan jawaban paling ampuh, strategis dan realistis bagi kapal perdagangan internasional yang melalui Indonesia.

Jalur perdagangan internasional melalui laut merupakan cara yang cukup baik dan mudah bagi dunia perdagangan antar negara bahkan antar benua, bahkan dapat dikatakan lebih murah<sup>4</sup> daripada jalur darat. Namun perlu diperhatikan pula, bahwa berbicara mengenai perdagangan laut, harus pula dipikirkan mengenai keamanan jalur itu sendiri. Keamanan laut menjadi salah satu aspek penting yang harus diperhatikan oleh semua pihak, baik pengguna jasa dan penyedia jasa pengangkutan dengan kapal, serta pemerintah yang dilalui oleh kapal-kapal perdagangan tersebut. Apabila suatu kapal melintas di wilayah yang keamanan lautnya kurang baik bahkan cenderung rawan terjadi kejahatan, maka penyedia jasa maupun pengguna jasa akan berpikir ulang untuk menggunakan jalur laut karena resikonya terlalu besar. Untuk itu negara-negara yang dilalui jalur perdagangan harus melindungi wilayahnya yang dilalui jalur perdagangan sebagai salah satu bentuk kedaulatannya di wilayah tersebut.

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hlm. 138

<sup>4</sup> Kresno Buntoro, *Konsep Bagi Beban dalam Keamanan Maritim di Nusantara Indonesia*, terdapat dalam <http://pusjianmar-seskoal.tnial.mil.id/Portals/0/Konsep%20E2%80%9CBagi-Beban%2080%9D%20dalam%20Keamanan%20Maritim%20di%20Nusantara%20Indonesia%20.pdf> Hlm. 9

Pada Maret 2016 lalu, Indonesia dan beberapa negara sekitar tengah dihebohkan dengan kejadian penyanderaan awak kapal Brahma 12 dan kapal Tongkang Anand dimana 10 orang diantaranya adalah WNI yang membawa 7.000 ton batubara.<sup>5</sup> Kejadian tersebut terjadi di wilayah perairan Tawi-Tawi, Filipina Selatan. Penyanderaan tersebut dilakukan oleh kelompok militan Abu Sayyaf yang kemudian meminta tebusan untuk pembebasan sandera dan apabila tidak diberikan, para sandera akan dipenggal.

Dalam tahun 2016 saja, setidaknya telah terjadi 3 kali tindakan penyanderaan terhadap kapal-kapal yang mayoritas mengangkut komoditas berupa batubara. Selain kepada kapal Brahma 12 dan kapal Tongkang Anand, untuk kedua kalinya Abu Sayyaf melakukan penyanderaan terhadap ABK kapal TB Henry dan kapal Tongkang Cristi pada 15 April lalu.<sup>6</sup> Ketiga kalinya, kelompok bersenjata asal Filipina Selatan melakukan pembajakan dan penyanderaan terhadap 7 ABK kapal TB Charles 001 dan kapal Tongkang Robby 152 pada 20 Juni 2016.<sup>7</sup>

Selain itu, menurut data yang dirilis oleh *International Maritime Bureau* (IMB) wilayah Indonesia merupakan negara terbesar ketiga yang

---

5

[http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/03/160329\\_indonesia\\_kapal\\_dibajak\\_fili\\_pina](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160329_indonesia_kapal_dibajak_fili_pina) diakses terakhir pada tanggal 2 Oktober 2016 pukul 23.55 WIB

<sup>6</sup> Raynaldo Ghiffari Lubabah, *Ini Kronologi Lengkap 10 WNI Disandera hingga dibebaskan Abu Sayyaf*, terdapat dalam <https://www.merdeka.com/peristiwa/ini-kronologi-lengkap-10-wni-disandera-hingga-dibebaskan-abu-sayyaf.html> diakses terakhir pada tanggal 4 Oktober 2016, pukul 14.21 WIB

<sup>7</sup> S.G. Wibisono, *Penyanderaan ABK, Kapal Charles di kawal ke Semayang*, terdapat dalam <https://nasional.tempo.co/read/news/2016/06/24/078782776/penyanderaan-abk-kapal-charles-dikawal-ke-semayang> terakhir di akses pada tanggal 4 Oktober 2016, pukul 14.32 WIB

sering terjadi pembajakan, tahun 2011 terjadi 5 kasus, 2012 terjadi 18 kasus, 2013 terjadi 25 kasus, 2014 18 kasus, 2015 21 kasus dan 2016 terjadi 4 kasus.<sup>8</sup>

Kejahatan penyanderaan oleh kelompok bersenjata terhadap kapal-kapal yang terjadi dilaut ini, membuktikan adanya ancaman terhadap keamanan maritim. Sangat disayangkan apabila terjadi kejahatan yang terjadi di jalur perdagangan Internasional. Kejadian ini akan sangat merugikan baik pengguna jalur maupun pemerintah yang berdaulat atas wilayah dimana kejahatan tersebut terjadi.

Kejahatan penyanderaan yang akhir-akhir ini terjadi menurut Hikmahanto Juwana, motif yang melatarbelakangi adalah ekonomi karena yang menjadi target permintaan tebusan bagi sandera adalah perusahaan. Sehingga sangat jelas bahwa motifnya adalah ekonomi. Jika yang menjadi target adalah pemerintah, yang akan menjadi target adalah pemerintah.<sup>9</sup>

Sheldon W. Simon menyebutkan bahwa Selat Malaka sebagai jalur perdagangan terpendek dan yang memiliki kontur wilayah yang sempit dengan terumbu karang yang dangkal dan pulau-pulau kecil yang berada disekitarnya mengakibatkan kapal-kapal harus transit dengan kecepatan yang sangat rendah, sehingga membuat wilayah ini sangat rawan terjadi kejahatan maritim seperti pembajakan dan perampokan.<sup>10</sup> Dalam data laporan IMO di

---

<sup>8</sup> ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January – 31 March 2016*, London, 2016, terdapat dalam <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/04/2016-Q1-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> hal. 5

<sup>9</sup> Hikmahanto Juwana, terdapat dalam <http://internasional.metrotvnews.com/read/2016/04/17/514715/pengamat-motif-penyanderaan-abu-sayyaf-sebatas-ekonomi> terakhir diakses pada 4 Oktober 2016 pukul 20.37 WIB

<sup>10</sup> Sheldon W. Simon, *Safety and Security in the Malacca Straits : The Limits of Collaboration Asian Security*, terdapat dalam Ganjar Ariel Santoso, *Pembentukan Rezim*

tahun 2011 pada abad 21 ini, Selat Malaka dan Laut China Selatan menjadi 2 dari 10 wilayah yang sangat rawan terjadi pembajakan dan perampokan terhadap kapal-kapal yang melintas.<sup>11</sup> Hal ini menjadi sangat mengecewakan karena jalur Selat Malaka dan Laut China Selatan merupakan jalur-jalur yang berhubungan dengan Indonesia terkait perdagangan internasional.

Berdasarkan data muatan kapal yang melintas di jalur-jalur penting yang terdapat dalam titik-titik penting ALKI seperti Selat Malaka yang tonase muatannya hingga 2.988,761,50, Selat Lombok 36,663,855 ton dan Selat Sunda 111,127,598 ton,<sup>12</sup> maka keamanan kapal-kapal yang melintas menjadi perhatian utama yang harus diperhatikan oleh negara yang dilalui yang dalam hal ini termasuk Indonesia.

Kejahatan yang terjadi di laut seperti pembajakan, perampokan, hingga terorisme maritim sangat mungkin terjadi karena luasnya lautan Indonesia dan banyaknya titik-titik yang dapat dilalui untuk masuk ke wilayah Indonesia khususnya jalur perdagangan seperti membuka pintu bagi hadirnya ancaman kejahatan laut di Indonesia. Potensi ini juga sangat mungkin hadir di jalur ALKI yang dilalui kapal-kapal perdagangan. Jika hal ini terjadi, ada potensi jalur ALKI menjadi dihindari, bahkan apabila keamanan laut tidak

---

*Maritim Untuk Mengatasi Ancaman Terorisme Maritim di Selat Malaka*, terdapat di [https://www.academia.edu/7653888/PEMBENTUKAN\\_REZIM\\_MARITIM\\_UNTUK\\_MENGATASI\\_ANCAMAN\\_TERORISME\\_MARITIM\\_DI\\_SELAT\\_MALAKA](https://www.academia.edu/7653888/PEMBENTUKAN_REZIM_MARITIM_UNTUK_MENGATASI_ANCAMAN_TERORISME_MARITIM_DI_SELAT_MALAKA), terakhir diakses pada 4 Oktober 2016 pukul 19.07 Wib, hlm. 1

<sup>11</sup> Jean Edmond Randrianantenaina, *Maritime Piracy and Armed Robbery Against Ships : Exploring The Legal And The Operational Solution. The Case of Madagascar*, Division for Ocean Affairs and The Law of the Sea Office of Legal Affairs The United Nation, New York, 2013, e-book, hlm. 4

<sup>12</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan (Ed), *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, New York, 2007, e-book, hlm. 25

benar-benar di vitalkan oleh pemerintah, ada potensi kapal-kapal dan para pelaku perdagangan internasional tidak akan menggunakan ALKI atau Selat Malaka lagi, malainkan menggunakan jalur sutera maritim yang dibuat oleh China dimana akan menggabungkan antara jalur laut dan jalur darat yang tidak akan melintasi Indonesia sebagai jalurnya. Kebijakan tersebut dikenal dengan konsep *One Belt One Road* yang dikeluarkan oleh otoritas China.<sup>13</sup>

Keamanan maritim juga menjadi sektor yang sangat penting untuk diperhatikan apabila Indonesia ingin kembali menjadi negara maritim. Jika kita menilik sejarah kerajaan yang berjaya dan terkenal sebagai kerajaan maritim, keamanan wilayah menjadi perhatian utama sehingga kapal-kapal merasa aman ketika melintas. Apabila masalah keamanan maritim tidak benar-benar diperhatikan oleh pemerintah, maka visi Poros Maritim Dunia yang dicanangkan oleh Presiden Joko Widodo hanya akan menjadi isapan jempol belaka.

Indonesia merupakan Negara yang dikaruniai lokasi-lokasi penting dunia yang salah satunya adalah memiliki empat dari sembilan *Sea Lines of Communication* (SLOC), keunggulan Indonesia ini mengakibatkan Indonesia memiliki kewajiban untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran internasional yang melalui Selat Malaka, Laut China Selatan, dan tiga Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI).<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 30

<sup>14</sup> Y. Paongan, dkk, *9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia*, terdapat dalam Shanti Dewi Kartika, *Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum*, Negara Hukum, Vol. 5, terdapat dalam <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/hukum/article/view/238/179> terakhir di akses pada tanggal 6 Oktober 2016 pukul 21.33 WIB

Sebagai negara yang memiliki wilayah yang dilalui perdagangan internasional, Indonesia memiliki kedaulatan penuh terhadap wilayah tersebut. Namun perlu diperhatikan bahwa Indonesia merupakan negara yang masuk kategori negara kepulauan, untuk itu, Indonesia juga memiliki kewajiban yang salah satunya adalah untuk menjamin keamanan dan keselamatan alur pelayarannya. Negara kepulauan juga memiliki kewajiban untuk menanggulangi dan menghadapi ancaman terhadap pencemaran lingkungan laut, kegiatan kriminal di laut, penurunan potensi sumber daya alam di laut, dan mengakomodasi kepentingan-kepentingan negara asing lainnya.<sup>15</sup> Hal itu telah diamanatkan dalam pasal 49 UNCLOS 1982.

Salah satu langkah penting yang harus dilakukan oleh Indonesia untuk melindungi keamanan maritimnya adalah dengan membuat aturan-aturan mengenai strategi, penegakan hukum dan mekanisme pengamanan laut serta badan atau institusi yang memiliki kewenangan untuk dapat melakukan kegiatan-kegiatan tersebut. Lalu, apakah Indonesia sendiri sebagai negara kepulauan yang memiliki ALKI telah melakukan kewajibannya itu?

Indonesia dikenal sebagai negara hukum yang telah tertuang dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 Pasal 1 ayat (3) yang berbunyi “ Negara Indonesia adalah negara hukum”. Jika melihat dari sejarah pembentukan konsep negara hukum, ditemukan bahwa Plato

---

<sup>15</sup> Kresno Buntoro, *Op.Cit.* hlm. 3



merupakan orang yang pertama kali mengemukakan mengenai konsep negara hukum yang kemudian diteruskan oleh Aristoteles.<sup>16</sup>

Salah satu hal yang sangat penting dalam konsep negara hukum adalah penyelenggaraan pemerintahan yang baik ialah yang diatur oleh hukum.<sup>17</sup> Hal tersebut juga diamini oleh Aristoteles yang menyatakan bahwa negara yang baik adalah negara yang diperintah dengan konstitusi dan berkedaulatan hukum.<sup>18</sup>

Melihat konsep negara hukum tersebut, maka sudah seharusnya Indonesia dalam menjalankan kehidupannya menjadikan hukum atau aturan hukum menjadi dasar dalam menjalankan seluruh kebijakannya. Termasuk dalam hal keamanan maritim di wilayah jalur ALKI dimana ALKI sendiri baru didaftarkan kepada *International Maritime Organization* atau IMO pada tahun 1996, dan akhirnya 3 ALKI tersebut diterima.<sup>19</sup> Maka untuk menindaklanjuti diterimanya ALKI tersebut, Pemerintah seharusnya telah memiliki peraturan perundang-undangan untuk mengatur mengenai keamanan maritim itu sendiri yang nantinya akan menjadi pedoman kementerian-kementerian atau badan-badan terkait untuk melakukan tindakan pengamanan. Berkaitan dengan itu, badan aatau instansi yang memiliki wewenang untuk melakukan tindakan pengamanan menjadi sangat penting. Permasalahannya adalah, saat ini, ada beberapa instansi yang terkait

---

<sup>16</sup> Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, Cetakan ke-4, Rajawali Press, Jakarta, 2012, hlm. 90

<sup>17</sup> *Ibid.* hlm. 91

<sup>18</sup> *Ibid.* hlm. 91

<sup>19</sup> Vivien Jane Evangelio Cay, *Archipelagic Sea Lanes Passage and Maritime Security in Archipelagic Southeast Asia*, World Maritime University Desertation, Malmo, 2010, hlm. 43

dalam tindakan keamanan maritim yaitu TNI AL, Polair, Ditjen Bea Cukai, Ditjen Imigrasi, BAKAMLA, Kementerian Kelautan dan Perikanan, Basarnas, dan Kementerian Perhubungan.<sup>20</sup>

Lalu apakah sebenarnya Indonesia memiliki aturan mengenai keamanan maritim berkaitan dengan wilayah ALKI? Bagaimanakah pengaturan mengenai keamanan maritim di wilayah ALKI? Serta bagaimanakah sebenarnya aturan pengamanan alur laut kepulauan dalam UNCLOS 1982? Pertanyaan tersebut menjadi sangat penting mengingat aturan adalah senjata utama yang mendasari kegiatan pengamanan.

Berkaitan dengan adanya ALKI tersebut, Indonesia pasti memiliki tantangan yang harus dihadapi oleh Indonesia karena kejahatan laut sangat mungkin terjadi karena semakin seringnya teror yang terjadi berada di wilayah yang cukup dekat dengan Indonesia.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka kajian mengenai aturan hukum keamanan maritim berkaitan dengan ALKI serta tantangan Indonesia dalam implementasi pengamanan wilayah ALKI sangat perlu dilakukan. Hal ini sebagai upaya untuk mendukung Visi pemerintahan untuk menjadikan Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dan sebagai bentuk rasa cinta terhadap Indonesia.

---

<sup>20</sup> Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 179

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan dalam sub bab sebelumnya, latar belakang yang muncul adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana ketentuan mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan menurut UNCLOS?
2. Apakah ketentuan mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan Indonesia sudah sesuai dengan ketentuan UNCLOS Serta apasaja peluang serta tantangan yang di hadapi Indonesia?

## C. Tujuan Penelitian

1. Menganalisa ketentuan mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan Indonesia berdasarkan UNCLOS.
2. Menganalisis mengenai kesesuaian antara ketentuan mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan Indonesia dengan ketentuan yang ada dalam UNCLOS serta tantangan dan peluang yang dihadapi oleh Indonesia.

## D. Orisinalitas Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian yang belum pernah dilakukan sebelumnya. Sepanjang penelusuran yang dilakukan, ada satu penelitian yang hampir sama dengan yaitu *Archipelagic Sea Lanes Passage and Maritime Security in Archipelagic Southeast Asia* yang ditulis oleh Vivien Jane Evangelio Cay yang merupakan disertasi di World Maritime University, Swedia. Namun fokus pembahasannya berbeda, jika Vivien melakukan kajian keamanan maritim terhadap alur laut kepulauan di beberapa negara

ASEAN yaitu Indonesia dan Filipina serta mengkaji mengenai ancaman keamanan maritim, penelitian milik peneliti merupakan penelitian yang mengkaji mengenai aturan keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan yang dimiliki oleh Indonesia dengan mendasarkan pada UNCLOS 1982 sebagai aturan hukum internasional dan aturan-aturan nasional yang dimiliki oleh Indonesia, serta mengkaji mengenai peluang dan tantangan yang dihadapi oleh Indonesia dalam implementasi aturan-aturan tersebut.

#### E. Tinjauan Pustaka

##### **Negara Maritim**

Pada tanggal 13 Desember 1957, Indonesia melalui Ir. Djuanda mengumumkan sebuah konsep negara dimana isinya adalah sebagai berikut :

Segala perairan di sekitar, di antara dan yang menghubungkan pulau-pulau atau bagian pulau-pulau yang termasuk daratan Negara Republik Indonesia, dengan tidak memnadang luas atau lebarnya adalah bagian-bagian yang wajar daripada wilayah daratan Negara Republik Indonesia dan dengan Demikian merupakan bagian daripada perairan nasional yang berada di bawah kedaulatan mutlak daripada Negara Republik Indonesia. Lalu-lintas yang damai diperairan pedalaman ini bagi kapal-kapal asing dijamin selama dan sekedar tidak bertentangan dengan/mengganggu kedaulatan dan keselamatan negara Indonesia.<sup>21</sup>

Deklarasi tersebutlah yang kemudian disebut Deklarasi Djuanda dan dijadikan referensi mengenai bentuk suatu negara maritim. Tindak lanjut dari deklarasi tersebut adalah dibuatnya suatu dewan yang kemudian diberi

---

<sup>21</sup> - , *Deklarasi Djuanda dan Implikasinya Terhadap Kewilayahan Indonesia*. Terdapat dalam [http://www.kemenpar.go.id/userfiles/file/4547\\_1355-djuanda.pdf](http://www.kemenpar.go.id/userfiles/file/4547_1355-djuanda.pdf) terakhir diakses pada 10 Januari 2017, hlm. 3

nama Dewan Kelautan Nasional yang fokus pada pengembangan Konsep Pembangunan Negara Maritim Indonesia.<sup>22</sup>

Hasyim Djalal menyebutkan bahwa antara negara maritim dan negara kepulauan memiliki perbedaan yang cukup jauh yaitu jika negara kepulauan adalah negara yang memiliki pulau-pulau yang berada dalam satu entitas politik dan ekonomi sedangkan negara maritim merupakan negara yang memiliki kemampuan untuk memanfaatkan dan mengelola lautnya menggunakan kemampuan teknologinya, peralatan dan ilmu pengetahuan meskipun hanya memiliki luas wilayah yang tidak cukup banyak.<sup>23</sup> Disini terlihat bahwa negara kepulauan ditentukan oleh kondisi geografis yang dimiliki oleh suatu negara, sedangkan negara maritim ditentukan oleh kemampuan dari suatu negara untuk memanfaatkan laut yang dimilikinya. Benar perkataan yang menyebutkan bahwa negara kepulauan tidak selalu negara maritim.

Lebih lanjut, Mahan mengatakan bahwa ada enam (6) syarat yang harus dimiliki oleh suatu negara agar ia dapat dikatakan sebagai negara maritim yaitu,

- a) lokasi geografis;
- b) karakteristik dari tanah dan pantai;
- c) luas wilayah;

---

<sup>22</sup> Pusjianmar, *Konsep Negara Maritim dan Ketahanan Nasional*, terdapat dalam <http://pusjianmar-seskoal.tnial.mil.id/Portals/0/Konsep%20Negara%20Maritim%20Dan%20Ketahanan%20Nasional.pdf> terakhir diakses pada tanggal 10 Januari 2017

<sup>23</sup> Hasyim Djalal yang dikutip oleh Bernhard Limbong, *Poros Maitim*, Margaretha Pustaka, Jakarta, 2015, hlm. 92

- d) jumlah penduduk;
- e) karakter penduduk; dan
- f) lembaga pemerintahan.<sup>24</sup>

UNCLOS 1982 sebagai “konstitusi lautan” yang berlaku secara internasional tidak memberikan definisi negara maritim. UNCLOS 1982 hanya menyebutkan mengenai pembagian zona maritim saja. Sehingga definisi mengenai negara maritim hanya dapat diperoleh dari ahli saja.

### **Keamanan Maritim**

Pengertian mengenai keamanan maritim memiliki arti yang berbeda-beda tergantung pada konteks siapa yang berbicara seperti pengertian keamanan maritim dalam perspektif militer yaitu perlindungan terhadap keamanan nasional untuk melindungi dari serangan pasukan bersenjata atau melindungi kepentingan nasional.<sup>25</sup>

Pengertian tersebut juga akan berbeda jika digunakan dalam perspektif pertahanan dimana dalam perspektif pertahanan, keamanan maritim menyangkut pengamanan yang jauh lebih luas yaitu ancaman yang lebih besar.<sup>26</sup>

Dalam buku yang sama menyebutkan bahwa :

*Maritime security is a concept that initially had a strong ‘national’ focus in the law of the sea, which primarily concentrated upon the protection and integrity of the nation state and the repelling of hostile states, such that territorial integrity*

---

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> Natalie Klein dkk, *Maritime Security : International Law and Policy Perspective from Australia and New Zealand*, Routledge, New York, 2010, e-book, hlm. 5

<sup>26</sup> *Ibid.*

*was maintained and that maritime threats were capable of being thwarted at the sea.*<sup>27</sup>

Jika melihat dari ketiga pengertian tersebut, maksud dari keamanan maritim sendiri lebih condong pada pengamanan wilayah lautan yang dilakukan oleh suatu negara atas kedaulatan laut yang dimiliki dari serangan atau ancaman baik ancaman yang dilakukan oleh pasukan bersenjata, maupun ancaman laut yang berimbas pada keamanan nasional suatu negara. Faktor laut menjadi fokus utama karena jika berbicara mengenai wilayah maritim, maka tidak lepas untuk berbicara mengenai wilayah laut suatu negara.

Dalam pembahasan internasional, terkadang terjadi kesalahpahaman antara keamanan maritim (*maritime security*) dan keselamatan maritim (*maritime safety*). Keamanan maritim berhubungan pada pengamanan melawan tindakan yang tidak sah, sedangkan keselamatan maritim mengawah pada pencegahan atau meminimalisir insiden yang terjadi di laut yang disebabkan oleh kapal yang memiliki ukuran yang tidak sesuai, kesalahan awak atau operator kapal.<sup>28</sup> Sehingga dapat disimpulkan bahwa keamanan maritim fokus pada penanganan ancaman yang berasal eksternal kapal, sedangkan keselamatan maritim fokus pada pengamanan yang dilakukan atas ancaman dari internal suatu kapal.

Namun, pembahasan mengenai keamanan maritim dalam UNCLOS 1982 dapat dikatakan sangat kurang mengingat UNCLOS 1982

---

<sup>27</sup> *Ibid.* hlm. 22

<sup>28</sup> Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Edisi Revisi, Refika Aditama, Bandung, 2011 hlm. 6

merupakan suatu konstitusi khusus mengenai lautan. Selain itu, pengertian dari keamanan maritim yang merujuk pada UNCLOS sendiri masih belum jelas. Namun jika di perhatikan lebih lanjut, pembahasan yang memiliki indikasi terhadap keamanan maritim dalam UNCLOS terdapat dalam aturan mengenai hak lintas damai.

### **Hukum Maritim**

Pengertian maritim secara umum adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan kelautan dimana dalam sistem Hukum Anglo Saxon lebih dikenal dengan nama Admiralti karena ketika terjadi suatu permasalahan mengenai kelautan, akan ditangani oleh sebuah mahkamah yang berisi admiral.<sup>29</sup>

Dalam sejarah Inggris dimana dikenal istilah admiral pada awalnya merupakan hasil dari kekuasaan yang dimiliki oleh putera mahkota kerajaan Inggris yang membentuk pengadilan admiral (Admiralty Court). Alasan hadirnya pengadilan ini adalah putera mahkota ingin mengontrol dan mengawasi kekuasaannya terhadap wilayah maritim dan menjalankan hubungan luar negerinya menggunakan peradilan yang berlaku diwilayahnya.<sup>30</sup>

Pengertian hukum maritim dan hukum laut juga seringkali bias, namun jika dilihat dari sistem hukumnya, terdapat perbedaan. Menurut sistem hukum kontinental, hukum laut merupakan hukum yang berkaitan

---

<sup>29</sup> M. Husseyn Umar, *Hukum Maritim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia, Buku I*, PT Fikahati Aneska, Jakarta, 2015, hlm. 3

<sup>30</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, Handbook Series, Student Edition, West Publishing Co, Minnesota, 1987, hlm. 12



dengan pelayaran dan yang menjadi fokus utama adalah pengaturan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut dan yang berhubungan dengannya sedangkan hukum maritim menurut sistem hukum anglo saxon merupakan hukum yang fokus pada pengangkutan melalui laut yang berhubungan dengan perdagangan internasional.<sup>31</sup>

Selain itu, hukum maritim juga diartikan sebagai aturan yang mengatur mengenai pengangkutan maritim dan kegiatan-kegiatan yang berkaitan dengannya yang digunakan di wilayah laut dan eksploitasi terhadap sumber daya yang ada didalamnya serta perlindungan terhadap lingkungan laut.<sup>32</sup>

J. Rubio pernah mengajukan gagasan yang pada intinya hukum maritim adalah kumpulan aturan yang berlaku untuk melindungi bisnis maritim sehingga dapat memberikan keuntungan dimana subjeknya adalah pemilik kapal, kapal perdagangan adalah obyek dan sewa kapal merupakan tindakan hukum.<sup>33</sup>

Sejarah hukum maritim terdeteksi pada abad ketiga dan awal abad kedua sebelum masehi di Lembah Tigro-Euphrates yaitu kodifikasi maritim yang kemudian diadopsi oleh Hamurabi yang kemudian populer dengan The Code of Hamuraby.<sup>34</sup> Kode tersebut ditulis pada masa

---

<sup>31</sup> M. Husseyn Umar, *Op.Cit.* hlm. 11

<sup>32</sup> Mohamed Habala, *Maritime Law and IMO Convention MT 292*, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, hlm. 5

<sup>33</sup> Ignacio Arroyo, *Yearbook Maritime Law*, Volume I, Springer Science+Business Media, Belanda, 1986, hlm. 4

<sup>34</sup> Hassan S. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800 – 1050) : The Kitab Akriyat Al Sufun vis-a-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Brill, Lieden, 2006, hlm. 2

Babylonia sekitar 1800 SM dan berisi mengenai tabrakan kapal laut dan penyewaan kapal.<sup>35</sup>

### **Negara Kepulauan**

Salah satu hasil yang sangat terlihat pasca konvensi tentang hukum laut internasional yang dilaksanakan di Montego Bay, Jamaika adalah disetujuinya suatu konsep yaitu negara kepulauan atau *archipelagic state*.

Dalam pasal 46 mengatakan bahwa :

- a. Negara kepulauan adalah negara yang secara seluruhnya terdiri dari satu atau lebih kepulauan dan dapat mencakup pulau-pulau lain.
- b. Kepulauan adalah suatu gugusan pulau, termasuk bagian pulau dan perairan di antara pulau-pulau tersebut dan wujud alamiah lainnya yang hubungannya satu sama lain demikian eratnya, sehingga pulau-pulau, perairan dan wujud alamiah lainnya merupakan suatu kesatuan geografi, ekonomi dan politik yang hakiki atau yang secara historis dianggap demikian.<sup>36</sup>

James Kraska, seorang ahli maritim menyebutkan bahwa untuk dapat mengklaim sebagai negara kepulauan, area antara perairan dan daratan harus berada dalam rasio antara 1:1 and 1:9.<sup>37</sup> Maksudnya adalah negara kepulauan dapat menarik garis pangkal lurus kepulauan yang

---

<sup>35</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Op.Cit.* hlm. 2

<sup>36</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op. Cit.* hlm. 42

<sup>37</sup> James Kraska, *Maritime Power and the Law of the Sea : Expeditionary Operation in World Politics*, Oxford University Press, New York, 2011, e-book, hlm. 133

menghubungkan titik-titik terluar dari kepulauan dimana perbandingan antara wilayah perairan dan wilayah daratan termasuk pulau karang adalah 1:1 sampai 9:1.<sup>38</sup>

Salah satu hak yang dimiliki oleh negara kepulauan adalah dapat melakukan perencanaan dan menentukan rute pelayaran yang kemudian dikenal dengan alur laut kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*).

### **Alur Laut Kepulauan**

Alur laut kepulauan atau yang sering disebut dengan *archipelagic sea lanes passage* merupakan suatu jalur yang dibuat dan diatur pelaksanaannya oleh negara kepulauan bagi kapal-kapal yang ingin melintas di perairan kepulauan. Selain itu, alur laut kepulauan juga didefinisikan sebagai suatu jalur terus menerus dari titik masuk ke laut teritorial, yang berdampingan dengan perairan kepulauan sampai masuk kewilayah perairan kepulauan hingga melalui jalur keluar dari perairan kepulauan.<sup>39</sup> Namun pada akhirnya konsep tersebut dapat diterima dan menjadi bagian yang tak terpisahkan dari UNCLOS 1982.

Suatu negara dapat untuk membuat atau mendesain alur laut kepulauannya namun desain tersebut harus diterima secara regulasi internasional, utamanya oleh negara atau pihak pengguna jalur tersebut, karena jalur yang dibuat tersebut berhubungan dengan jalur perdagangan yang akan berlaku secara internasional dan berdampak kepada negara-

---

<sup>38</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 44

<sup>39</sup> James Kraska, *Op. Cit.* hlm. 133

negara pengguna. Untuk itu desain dari suatu alur laut kepulauan haruslah diajukan sebuah proposal dimana isinya adalah skema mengenai alur laut yang dimaksud kepada organisasi internasional yang memiliki kewenangan untuk itu dan dalam hal ini organisasi yang dimaksud adalah IMO.<sup>40</sup> Namun desain alur laut kepulauan ini tidaklah harus dilakukan, dalam aturan UNCLOS 1982, frasa “*may designate*” menunjukkan bahwa membentuk alur laut kepulauan dapat dilakukan oleh suatu negara kepulauan.<sup>41</sup>

Jika suatu negara kepulauan telah mendesain alur laut kepulauannya, maka setiap kapal asing yang menikmati hak lintas damai harus memperhatikan bahwa kapal yang melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil dari sumbu alur laut yang telah ada dan tidak diperkenankan untuk melintas kurang dari 10% (sepuluh persen) dari pantai terdekat dari pulau-pulau yang dekat dengan alur laut.<sup>42</sup> Bagi negara kepulauan yang tidak mendesain alur laut kepulauannya, maka berlaku jalur yang umum atau normal dipakai dalam jalur perdagangan internasional.<sup>43</sup>

Pengaturan mengenai pembentukan alur laut kepulauan ini erat kaitannya dengan keamanan maritim suatu negara. Karena apabila kapal-kapal internasional melintas tanpa aturan, maka potensi ancaman terhadap

---

<sup>40</sup> Louis B. Sohn dan Kristen Gustafson, *The Law of The Sea*, West Nutshell Series, Minessota, 1984, hlm. 110

<sup>41</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan (Ed), *Op.Cit.* hlm. 120

<sup>42</sup> J. Ashley R. Dan Wobert W. Smith (Ed), *Excessive Maritime Claims*, International Law Studies, Volume 66, 1994, terdapat dalam <https://archive.org/stream/internationallaw66roac#page/234/mode/2up> hlm. 235

<sup>43</sup> James Kraska, *Op.Cit.* hlm. 133,

kemanan negara akan timbul. Namun yang perlu diperhatikan, sesuatu negara dalam mendesain alur laut kepulauannya harus mengingat bahwa kapal-kapal internasional memiliki hak lintas damai.

## F. Definisi Operasional

### 1. Keamanan Maritim

Keamanan maritim didefinisikan sebagai tindakan pengamanan terhadap negara dan wilayah teritorial maritim, infrastruktur, ekonomi, lingkungan dan masyarakat dari bahaya yang muncul di atau dari laut.<sup>44</sup> Keamanan maritim yang dimaksud adalah keamanan maritim yang dilakukan di Indonesia utamanya berkaitan dengan pengamanan di seluruh alur laut kepulauan yang dimiliki oleh Indonesia.

### 2. ALKI

Alur laut Kepulauan Indonesia yang dimaksud adalah alur laut kepulauan yang dimiliki Indonesia yang telah didaftarkan dan disetujui oleh IMO. Dalam hal ini, merujuk pada Resolusi MSC 72(69), Indonesia memiliki 3 alur laut yaitu ALKI I (termasuk Spur 1A), ALKI II, ALKI III A, ALKI III B, ALKI III C dan ALKI III A Spur.

### 3. Negara Maritim

Negara Maritim yang dimaksud adalah negara maritim secara umum yang telah dikonsepsikan oleh Pemerintahan Indonesia yang tertuang dalam Nawa Cita Presiden Jokowi yaitu membangun wibawa Indonesia yang memuat komitmen untuk mengedepankan identitas Indonesia sebagai

---

<sup>44</sup> Natalie Klein dkk, *Op.Cit.* hlm. 8

negara kepulauan dan negara maritim melalui deklarasi Poros Maritim Dunia.<sup>45</sup>

## G. Metode Penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dimana meneliti mengenai aturan-aturan yang berlaku berkaitan dengan obyek penelitian.

### 2. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini, pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan dan konseptual dimana perundang-undangan yang dimaksud adalah perundang-undangan yang berlaku secara nasional maupun internasional dan konsep mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan.

### 3. Obyek Penelitian

Dalam penelitian ini, yang menjadi obyek penelitian adalah :

- a. Pengaturan mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan yang terdapat dalam UNCLOS 1982 sebagai aturan yang berlaku secara internasional dan aturan-aturan nasional mengenai pengamanan alur laut kepulauan.
- b. Tantangan yang dihadapi berkaitan dengan implementasi aturan-aturan mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan Indonesia.

---

<sup>45</sup> Tim Penyusun Naskah Akademik Seminar PPSA XX, Naskah Seminar *Mewujudkan Poros Maritim Dunia Guna Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat dalam angka Memperkokoh Ketahanan Nasional*, yang diadakan oleh Lembaga Pertahanan Nasional Republik Indonesia, 2015, hlm 4

#### 4. Sumber Data Penelitian

a. Sumber data primer dalam penelitian ini adalah sumber hukum yang berlaku secara internasional dan undang-undang yang berlaku secara nasional berkaitan dengan keamanan maritim di alur laut kepulauan serta buku-buku yang berkaitan dengan keamanan maritim. Dalam hal ini yang menjadi sumber data primer adalah Konvensi Hukum Laut Internasional tahun 1982 (UNCLOS 1982) sebagai aturan dalam tataran internasional dan UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan, UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan dan PP No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. Sumber data penelitian yang bersifat konseptual merujuk pada buku yang ditulis oleh Natalie Klein berjudul *Maritime Security And The Law of The Sea* dan buku *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia* karangan Prof. Dikdik Mohamad Sodik serta Naskah Seminar PPSA XX LEMHANAS RI 2015. Selain itu, sumber data yang didapat dari para narasumber menjadi sangat penting berkaitan dengan realisasi dari peraturan perundang-undangan yang telah ada.

#### b. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder diperoleh dari buku-buku dan jurnal-jurnal baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri yang yang

berhubungan dengan obyek penelitian serta artikel-artikel yang dipublikasikan berkaitan dengan keamanan maritim.

c. Teknik Pengumpulan Data

a. Teknik pengumpulan data untuk sumber data yang bersifat primer melalui studi terhadap undang-undang dan literatur-literatur yang ada. Selain itu teknik wawancara juga diperlukan dalam pengumpulan data yang dilakukan kepada subyek penelitian.

b. Teknik pengumpulan data untuk data sekunder dilakukan melalui studi dokumen baik data cetak maupun data elektronik.

5. Analisis Data

Setelah seluruh data telah diperoleh, maka analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif dimana seluruh data yang terkumpul akan dibahas dalam bentuk narasi dan akan ditarik kesimpulan yang akan menjawab rumusan masalah yang ada.

H. Sistematika Penulisan

Penelitian ini akan disajikan dalam bentuk bab-bab dimana setiap bab memiliki peranan berbeda untuk menjelaskan mengenai pola pikir yang diterapkan dalam penelitian ini. Berikut sistematika penulisan dalam penelitian ini :

**BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini dijelaskan mengenai latar belakang yang dijadikan alasan mengapa penelitian ini menjadi sangat penting untuk dilakukan selain itu, bab ini juga memuat mengenai rumusan masalah yang akan



diteliti. Bab ini pada dasarnya memuat proposal yang diajukan sebelum dilaksanakannya penelitian.

Sub bab yang ada dalam bab ini meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, orisinalitas penelitian, tinjauan pustaka, definisi operasional, metode penelitian dan sistematika penulisan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini membahas secara lebih mendalam mengenai pustaka berkaitan dengan judul dan rumusan masalah yang ada. Tinjauan pustaka dalam bab ini membahas mengenai Hukum Laut Internasional, Keamanan Maritim, Negara Kepulauan, Alur Laut Kepulauan termasuk didalamnya Alur Laut Kepulauan Indonesia, Visi Maritim Pemerintahan Joko Widodo.

## BAB III PEMBAHASAN

Pada bab ini akan diuraikan pembahasan yang didapat dari data-data yang diperoleh dan akan dijelaskan secara lengkap mengenai temuan-temuan yang ada untuk menjawab rumusan masalah yang ada mengenai implementasi keamanan maritim yang dilakukan di wilayah alur laut kepulauan Indonesia yang didasarkan pada UNCLOS 1982, disini juga akan membahas mengenai kesesuaian antara aturan nasional terhadap aturan yang berlaku secara internasional yang dalam hal ini adalah UNCLOS 1982. Selain itu juga akan dibahas mengenai lembaga-lembaga yang terlibat dalam pengamanan maritim di wilayah ALKI.

## BAB IV PENUTUP

Bab yang terakhir ini berisi mengenai kesimpulan yang didapat dari pembahasan pada bab sebelumnya dan akan menjawab rumusan masalah yang terdapat dalam bab I. Selain itu, bab ini juga berisi saran yang diusulkan berkaitan dengan hasil penelitian yang telah diperoleh.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Sejarah Maritim Nusantara

Melihat luas wilayah laut Indonesia yang lebih luas dari daratannya, maka tidak mengherankan Indonesia disebut sebagai negara maritim. Dari segi historis, Indonesia memiliki sejarah sebagai kawasan maritim yang sangat kuat. Sejarah wilayah Nusantara sebagai bangsa Maritim terkenal pada masa Kerajaan seperti Majapahit, Sriwijaya dan beberapa kerajaan lainnya. Namun berdasarkan penelitian Robert Dick-Read, pelaut-pelaut dari Nusantaralah yang terlebih dahulu sampai di Benua Afrika melalui Madagaskar sebelum Bangsa Eropa. Pelaut Nusantara sampai ke Benua Afrika sebenarnya sejak awal tahun Masehi, namun pembentukan koloni nya baru pada abad ke-5.<sup>46</sup>

Dick mengungkapkan bahwa masyarakat Madagaskar fasih berbahasa Austronesia yang merupakan bahasa nenek moyang bangsa Indonesia.<sup>47</sup> Hingga saat ini baru Robert Dick-Read dan I.C. Glover yang meneliti mengenai awal mula kedatangan bangsa Nusantara di wilayah Afrika. Jika hasil penelitian yang dilakukan oleh kedua peneliti tersebut benar, maka

---

<sup>46</sup> MS. Ardison, *Sejarah Pelayaran Nusantara : Jejak Indonesia di Lautan Dunia*, Penerbit Stomata, Surabaya, 2016, hlm. 7

<sup>47</sup> I.C. Glover menyatakan bahwa Austranesian merupakan nenek moyang bangsa Indonesia yang datang ke Nusantara sekitar 2000 tahun sebelum Masehi. Austronesia inilah yang kemudian ditemukan kesamaannya dengan bangsa Aborigin di Australia. Kemudian bahasa Austronesia inilah yang kemudian memberikan petunjuk kepada Dick-Read tentang sejarah bangsa Austronesia di Wilayah Afrika karena Masyarakat Madagaskar dapat berbahasa Austronesia dengan baik.

bangsa Indonesia dapat dikatakan bangsa pertama yang berhasil mengarungi lautan Hindia.

Indonesia dikenal sebagai bangsa maritim pada masa kerajaan Majapahit, Sriwijaya, Demak dan beberapa kerajaan yang berdiri pada kurun waktu dari abad-7 hingga abad-14.<sup>48</sup> Bahkan kekuatan maritim pada masa kerajaan Majapahit hingga mencapai Filipina.

Kerajaan bercorak maritim yang terkenal pada awalnya adalah Kerajaan Sriwijaya di Sumatera Selatan. Kekuatan Kerajaan Sriwijaya ini adalah dari sektor ekonomi dengan cara menguasai jalur perdagangan antara China dan India yang pada masa itu merupakan wilayah-wilayah yang melakukan kegiatan perdagangan internasional.<sup>49</sup>

Wilayah-wilayah perdagangan yang dikuasai oleh Sriwijaya meliputi Selat Malaka, Selat Sunda, Laut China Selatan, Laut Jawa dan Selat Karimata.<sup>50</sup> Penguasaan Sriwijaya terhadap wilayah-wilayah tersebut membuatnya dapat mengontrol kapal-kapal yang lewat. Wilayah-wilayah yang dikuasai oleh Sriwijaya tersebut merupakan wilayah yang sangat strategis karena baik China maupun India bahkan negeri-negeri di wilayah Eropa sangat bergantung pada jalur tersebut.

Ketergantungan negeri-negeri lain tersebut karena pada masa itu, jalur perdagangan terbagi menjadi 2 yaitu darat dan laut. Jalur darat atau yang

---

<sup>48</sup> -, *Naskah, Op.Cit.*, hlm. 6

<sup>49</sup> MS. Ardison, *Op.Cit.* hlm. 80

<sup>50</sup> Bernhard Limbong, Poros Maritim, Margaretha Pustaka, Jakarta, 2015, hlm. 55

sering disebut sebagai jalur sutera (*Silk Road*) ini dikenalkan oleh China karena jalur tersebut digunakan untuk mengirimkan sutera yang diproduksi oleh China.<sup>51</sup> Selanjutnya adalah jalur laut atau yang kemudian disebut jalur sutera maritim (*Maritime Silk Road*) dimana jalur inilah yang dikuasai oleh Sriwijaya karena satu-satunya akses untuk dapat berdagang dari wilayah Eropa, Afrika dan Asia Barat menuju Asia Timur dan China adalah melalui Selat Malaka, Selat Sunda, atau beberapa jalur laut lain yang sebagian besar telah dikuasai oleh Sriwijaya.

Ada beberapa hal yang membuat Sriwijaya dapat menjadi kerajaan maritim yang kuat dan disegani oleh kerajaan-kerajaan di sekitarnya. Setidaknya ada 2 penulis yang mengutarakannya

1. Bernhard Limbong

- Menguasai dan mengontrol alur pelayaran dan jalur perdagangan;
- Memiliki kawasan strategis sebagai pangkalan armada;
- Mengawasi dan melindungi kapal-kapal dagang;
- Memungut cukai; dan
- Menjaga kedaulatan dan kekuasaannya.<sup>52</sup>

2. MS Ardison

- Mengontrol perdagangan laut;
- Perlakukan yang ramah terhadap kapal yang melintas;

---

<sup>51</sup> MS. Ardison, *Op.Cit.* hlm. 69

<sup>52</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 56

- Menggunakan politik laut yaitu mewajibkan kapal-kapal untuk singgah di pelabuhan yang dimiliki;
- Kerjasama dengan kerajaan tetangga dengan membentuk suatu aliansi untuk melindungi kawasannya dan kerajaan tetangga dari serangan musuh; dan
- Pembentukan pasukan angkatan darat dan angkatan laut yang kuat.<sup>53</sup>

Kekuatan Sriwijaya tersebut bertahan hingga 1183 Masehi<sup>54</sup>, dimana setelah keruntuhan Sriwijaya, muncul sebuah kerajaan yang berkedudukan di Jawa Timur dengan nama Majapahit. Kerajaan inilah yang kemudian meneruskan Sriwijaya sebagai kerajaan yang menggunakan lautan sebagai kekuatannya. Majapahit merupakan kerajaan bercorak maritim yang juga mampu menguasai dan mengontrol lautan di wilayah nusantara.

Cerita mengenai kekuatan maritim Majapahit, tidak lepas dari suatu cerita mengenai sumpah seorang Maha Patih yaitu Gajah Mada yang terkenal dengan Sumpah Palapa. Sumpah ini diucapkan ketika Gajah mada dilantik menjadi Mahapatih pada masa kekuasaan Ratu Majapahit masa itu, Tribuwanatunggadewi. Sumpah tersebut berisi bahwa Gajah Mada tidak akan memakan buah palapa sebelum wilayah nusantara disatukan dibawah

---

<sup>53</sup> Ms. Ardison, *Op.Cit.* hlm. 80-82

<sup>54</sup> Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 50

kekuasaan Majapahit dimana akhirnya nusantara benar-benar dikuasai oleh Majapahit.<sup>55</sup>

Kekuatan Majapahit pada masa itu merupakan penggabungan dari dua hal, *pertama* penguasaan laut yaitu dengan cara mengontrol dan menjaga lautan yang dimiliki. Majapahit dipimpin oleh dua tokoh yaitu Gajah Mada dan Mpu Nala menempatkan armada lautnya di lima titik<sup>56</sup> yaitu :

- Sebelah barat pulau Sumatera;
- Selatan Pulau Jawa;
- Selat Makasar dan Wilayah Ternate, Tidore, dan Halmahera;
- Selat Malaka dan Kepulauan Natuna;
- Laut Jawa hingga ke timur sampai kepulauan Maluku.<sup>57</sup>

Majapahit dan Sriwijaya memiliki perbedaan dalam hal penguasaan dan kontrol terhadap wilayah perdagangan. Sriwijaya mengontrol penuh terhadap perdagangan di wilayah Selat Malaka saja, sedangkan Majapahit mengontrol penuh terhadap perdagangan di wilayah Selat Malaka dan Selat Sunda yang sama-sama merupakan jalur perdagangan.<sup>58</sup>

*Kedua*, faktor sistem pengaturan komoditas kerajaan yaitu Majapahit yang berkedudukan di Jawa Timur memiliki wilayah yang cukup subur yang kemudian digunakan sebagai lahan pertanian dengan sistem yang modern.

---

<sup>55</sup> Ms. Ardison, *Op.Cit.* hlm. 101-102

<sup>56</sup> *Ibid.* hlm. 114

<sup>57</sup> Lima titik ini juga terdapat dalam buku karangan Bernhard Limbong berjudul Poros Maritim pda halaman 63

<sup>58</sup> Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 51

Langkah ini kemudian menjadikan Majapahit menghasilkan produk-produk pertanian hingga akhirnya menjadi kerajaan swasembada pangan.<sup>59</sup> Akhirnya banyak pedagang yang singgah di pelabuhan-pelabuhan dekat Majapahit untuk berdagang berbagai kebutuhan pangan mereka. Selain itu, Maluku yang merupakan wilayah penghasil rempah dimana untuk menjual hasil rempahnya harus berlayar melalui Selat Jawa, maka Majapahit mengenakan pajak terhadap rempah-rempah yang melalui Selat Jawa. Sehingga menjadi sumber penghasilan tersendiri bagi Majapahit.<sup>60</sup> Selat Jawa pun menjadi salah satu jalur perdagangan yang ramai.

Pasca keruntuhan kerajaan-kerajaan penguasa lautan nusantara tersebut, kekuatan Indonesia dibidang kelautan menjadi mati. Sejarah besar kerajaan-kerajaan maritim Indonesia sebenarnya cukup untuk membuktikan bahwa Indonesia memiliki potensi untuk menjadi negara maritim yang kuat. Namun hal yang sebaliknya terjadi, Indonesia malah menjadi negara yang seolah-olah menjadikan laut sebagai pemisah antar pulau. Kondisi tersebut diperparah dengan kenyataan bahwa Indonesia pernah dipaksa menjadi bangsa petani oleh VOC Belanda ketika masih menguasai Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan adanya kerja rodi yang tekankan oleh VOC terhadap pribumi Indonesia untuk memenuhi kebutuhan rempah-rempah yang memang menjadi tujuan utama bangsa Eropa menjajah kawasan Nusantara.

---

<sup>59</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 61

<sup>60</sup> Ms. Ardison, *Op.Cit.* hlm. 120



Kenyataan tersebut akhirnya mematikan jiwa pelaut bangsa Indonesia yang menjadi terbiasa dengan budaya petani, bukan budaya pelaut lagi.

## B. Jalur Sutera Maritim Abad 21

Beberapa tahun terakhir, dunia tengah dikejutkan dengan gebrakan yang dilakukan oleh China. Pada abad ke 21 ini, tampaknya China tengah mengalami kebangkitan baik pada sektor ekonominya maupun pada sektor militernya. Pada sektor ekonomi, China menunjukkan kebangkitannya melalui Presiden Xi Jinping. Pada tanggal 3 Oktober 2013 Xi Jinping mengumumkan strategi ekonominya dengan cara menghidupkan kembali jalur sutera yang kini disebut dengan jalur Sutera Abad Ke – 21 atau *21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Road*.<sup>61</sup>

Jalur Sutera yang dimaksud oleh China masih menggunakan jalur sutera lama yaitu jalur sutera darat dan jalur sutera maritim sebagaimana yang telah dijelaskan dalam sub bab sebelumnya.<sup>62</sup> Pada Jalur Sutera yang baru ini, China akan membangun pusat rel kereta, energi dan logistik internasional di wilayah Horgos yang akan menghubungkan China dengan negara-negara tetangganya, sehingga pasokan komoditas perdagangan internasional dapat dikirim melalui darat.<sup>63</sup>

Sedangkan untuk jalur sutera maritim, China saat ini banyak melakukan kerjasama dalam bidang pembangunan. Pembangunan yang dimaksud adalah

---

<sup>61</sup> Jiao, Wu, dan Yunbi, Zhang, *Xi in Call for Building of New "Maritime Silk Road"*, dikutip dari Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 29

<sup>62</sup> Lihat pada halaman 34

<sup>63</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 177

pembangunan infrastuktur yang mendukung misi Jalur Sutra maritim yang dimiliki China seperti pelabuhan dan infrastruktur pendukung lainnya.

Strategi China ini cukup fenomenal dimana China ingin menguasai perdagangan dunia dengan memadukan antara jalur laut dan darat melalui konsep *One Belt One Road* atau OBOR.<sup>64</sup> Ambisi China ini kemudian dibuktikan dengan diluncurkannya *Asian Infrastruktur Investment Bank* (AIIB) yaitu sebuah lembaga yang memberikan pinjaman bagi negara-negara anggotanya yang berjumlah 57 negara untuk membangun infrastruktur yang selaras dengan visi OBOR.<sup>65</sup>

China akan menggelontorkan dana sebesar US\$ 50 miliar kepada AIIB dan bertambah menjadi US\$ 100 miliar setahun setelahnya.<sup>66</sup> AIIB yang dibuat China ini mendukung negara-negara yang dilintasi jalur sutera untuk melakukan pembangunan terhadap infrastruktur yang sesuai dengan misi China. Langkah yang dilakukan China ini tentu bukan semata karena ingin berbaik hati. Apabila seluruh infrastruktur yang ada dalam jalur sutera ini sudah cukup baik, intensitas perdagangan internasional menuju dan dari China akan jauh lebih banyak dan sering, dengan begitu, China dapat menguasai pasar baik di wilayah Asia, maupun di wilayah Eropa, dan Afrika.

Langkah yang diambil oleh China saat ini seolah-olah ingin mematahkan hegemoni negara-negara barat yang dipimpin oleh Amerika Serikat yang saat ini sedang gencar-gencarnya mendekati Asia untuk

---

<sup>64</sup> Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 30

<sup>65</sup> *Ibid*

<sup>66</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 173

kepentingan politik dan pertahanannya. Selain itu, China berkeinginan untuk menjadi penyeimbang kekuatan kapitalis global yang dikuasai oleh AS dan sekutunya.<sup>67</sup> Hal ini terlihat dari langkah kerjasama yang dilakukan China, yaitu lebih memilih bekerjasama dengan negara-negara berkembang. Jika melihat pada kerjasama *Trans Pasific Partnership* (TPP) yang digawangi oleh Amerika Serikat, mereka bekerjasama dengan negara-negara yang memiliki infrastruktur yang mapan. Sedangkan kerjasama jalur sutera maritim China menjalin kerjasama baik dengan negara-negara yang belum mapan infrastrukturnya maupun dengan negara yang telah mapan.<sup>68</sup> China pun membantu negara-negara berkembang ini untuk melakukan pembangunan infrastruktur maritim. Dalam perumpamaan yang dipakai oleh Untung Suropati, China sepertinya ingin membagi kue ekonomi yang dinikmatinya sendiri dengan negara-negara lain di Asia Tenggara sehingga hubungan bilateral antara China dengan negara-negara Asia Tenggara semakin baik, bahkan potensi pertumbuhan ekonomi akan semakin maju karena semakin baiknya jalur perdagangan internasional.<sup>69</sup>

Konsep OBOR yang dikembangkan oleh China tersebut digunakan sebagai mekanisme yang akan mempromosikan perdamaian dan stabilitas dengan cara menguatkan hubungan bilateral antara China dengan negara-negara tetangga dan mengembangkan hubungan internasional.<sup>70</sup>

---

<sup>67</sup> Untung Suropati, dkk, *Op.Cit.* hlm. 103

<sup>68</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 173

<sup>69</sup> Untung Suropati, dkk *Op.Cit.* hlm. 113

<sup>70</sup> Thomas Zimmerman, *The New Silk Roads : China, the US, and the Future of Central Asia*, New York University, New York, 2015, terdapat dalam

Jalur sutera maritim yang digadang-gadang oleh China ini, saat ini sedang terganggu karena ulahnya sendiri. Permasalahan mengenai Laut China Selatan saat ini masih menjadi konflik tak terselesaikan dan akan mengancam China sendiri. Saat ini, *Nine Dash Line* yang di klaim oleh China membuat China menjadi berhadapan dengan negara-negara di wilayah jalur maritim yang seharusnya mitra kerja namun akibat klaim tersebut, malah menjadi rivalnya seperti Filipina, Vietnam, Taiwan, Malaysia, Brunei dan hampir dengan Indonesia. Perebutan klaim atas gugusan pulau Paracel dan Sparty inilah yang seolah-olah akan menjadi bumerang bagi China sendiri. Meskipun kasus Laut China Selatan ini menjadi masalah yang serius bagi negara-negara di Asia Tenggara, namun kebijakan luar negeri China untuk membangun Jalur Sutera khususnya di wilayah laut akan membawa dampak yang sangat baik apabila Indonesia dapat memanfaatkannya dengan baik.

### C. Zona Maritim Berdasarkan UNCLOS 1982

UNCLOS 1982 atau *United Nation Convention on The Law of The Sea* 1982 merupakan hukum yang berlaku secara internasional mengenai laut. Hukum internasional tersebut merupakan hasil akhir dari beberapa kali konferensi yaitu :

- Tahun 1936 : Konferensi Kodifikasi yang dilakukan di Den Haag Belanda;

---

[http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf) terakhir di akses pada 12 Januari 2017, hlm. 6

- Tahun 1939 : dikeluarkannya Ordonansi yang mengatur batas lebar laut teritorial sejauh 3 (tiga) mil laut;
- Tahun 1958 : Konferensi Hukum Laut I di Jenewa namun tidak menemukan kesepakatan batas lebar laut teritorial sejauh 3 (tiga) mil laut;
- Tahun 1960 : Konferensi Hukum Laut II di Jenewa namun tidak ada kesepakatan yang dihasilkan;
- Tahun 1974 : Konferensi Hukum Laut di Caracas Venezuela menentukan batas laut teritorial sejauh 12 (dua belas) mil laut;
- Tahun 1982 : Konferensi Hukum Laut III di Montego Bay, Jamaica, menghasilkan kesepakatan mengenai batas lebar laut teritorial sejauh 12 (dua belas) mil laut dan pada konferensi ini pula konvensi hukum laut internasional disepakati.<sup>71</sup>

Hasil konferensi terakhir inilah yang kemudian digunakan sebagai aturan nasional tentang hukum laut. Perjuangan panjang menghasilkan suatu konvensi ini yang kemudian banyak di tandatangani dan di ratifikasi oleh negara-negara diseluruh dunia. Hingga saat ini sudah 168 negara yang menandatangani UNCLOS 1982.<sup>72</sup>

---

<sup>71</sup> P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 2013, hlm. 3

<sup>72</sup> [http://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm)

UNCLOS 1982 membagi zona maritim menjadi 3 zona berdasarkan kedaulatan suatu negara atas zona tersebut. *Pertama*, zona maritim yang berada dibawah kedaulatan penuh suatu negara mencakup perairan pedalaman, perairan kepulauan dan laut teritorial. *Kedua*, zona maritim yang berada dibawah wewenang dan hak khusus negara pantai / *coastal state* yaitu jalur tambahan, zona ekonomi eksklusif dan landas kontinen. *Ketiga*, zona maritim yang berada di luar yurisdiksi nasional suatu negara yaitu laut lepas dan kawasan dasar laut internasional.<sup>73</sup>

Sebelum membahas mengenai zona-zona maritim tersebut, terlebih dahulu dibahas mengenai penarikan garis pangkal. Lalu apa yang disebut dengan penarikan garis pangkal lurus kepulauan? Penarikan garis pangkal lurus adalah metode penentuan lebar laut yang ditetapkan untuk wilayah yang memiliki keadaan tertentu.<sup>74</sup> Suatu negara kepulauan dapat menggunakan metode penarikan garis pangkal lurus kepulauan ini hanya apabila menyatakan diri sebagai negara kepulauan yang apabila suatu negara memiliki konstruksi kepulauan tapi tidak mengatakan diri sebagai negara kepulauan, maka ia tidak dapat menggunakan metode ini.<sup>75</sup>

Namun dalam hal penarikan garis pangkal lurus, harus diperhatikan beberapa persyaratan yang terdapat dalam Pasal 47 UNCLOS 1982 yaitu, *pertama*, penarikan garis pangkal lurus tidak boleh menyimpang terlalu

---

<sup>73</sup> Dikdik Mohammad Sodik, *Op. Cit.* hlm. 19

<sup>74</sup> *Ibid.* hlm. 23

<sup>75</sup> I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Penerbit Yramaa Widya, Bandung, 2014, hlm. 77

jauh dari arah umum pantai atau konfigurasi umum dari kepulauan. *Kedua*, penarikan garis pangkal tidak boleh ditarik diantara dua pulau atau bagian daratan yang hanya timbul diatas permukaan ketika air laut surut atau elevasi surut (*low-tide elevation*) kecuali telah didirikan mercusuar atau instalasi yang setiap waktu berada di permukaan. *Ketiga*, penarikan garis pangkal lurus tidak boleh memutuskan hubungan laut teritorial suatu negara dengan laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.<sup>76</sup>

*Keempat*, menghubungkan titik-titik terluar dari pulau terluar dan karang-karang kering dalam konfigurasi umum kepulauannya. *Kelima*, panjang garis kepulauan tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, namun pembatasan tersebut terdapat pengecualian hingga 3% (tiga persen) dari jumlah seluruh garis pangkal yang mengelilingi kepulauan yang maksimal 125 (seratus dua puluh lima) mil laut.<sup>77</sup>

Dalam ketentuan Pasal 47 ayat 6 UNCLOS 1982, juga menjelaskan mengenai penarikan garis pangkal lurus kepulauan dimana berbatasan langsung atau berdampingan dengan negara tetangga dimana sama-sama memiliki hak yang sama. Maka dalam penentuannya menggunakan perjanjian yang dibuat kedua belah pihak.

Akibat dari penarikan garis pangkal lurus terhadap negara kepulauan inilah yang kemudian menimbulkan adanya perairan kepulauan bagi suatu

---

<sup>76</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 44

<sup>77</sup> I Wayan Parthiana, *Loc.Cit.*

negara.<sup>78</sup> Wilayah inilah yang kemudian memberikan banyak sekali manfaat bagi negara kepulauan seperti sumber daya ikan yang dimiliki dapat di eksploitasi, selain itu, sumber daya alam lainnya seperti minyak dan gas menjadi sangat penting untuk dapat di eksplorasi dan di eksploitasi.

Konsep mengenai negara kepulauan disetujui dalam Konferensi Hukum Laut pada tahun 1982 dimana konsep ini diusung oleh Indonesia dan Filipina sebagai negara kepulauan terbesar dan didukung oleh Fiji dan Mauritius. Konsep ini tidak begitu saja diterima oleh perwakilan negara-negara dalam konferensi tersebut. Penolakan datang dari negara-negara yang memiliki kemampuan maritim dimana alasan penolakan tersebut karena akan mengancam kebebasan navigasi dan penerbangan yang melalui dan melintas diatas negara kepulauan apalagi mengingat Indonesia dan Filipina merupakan negara yang wilayahnya digunakan sebagai jalur pelayaran internasional.<sup>79</sup>

#### 1. Perairan Pedalaman

Perairan pedalaman atau *internal water* terdapat dalam Pasal 8 ayat 2 UNCLOS yang berbunyi :

*Where the establishment of a straight baseline in accordance with the method set forth in article 7 has the effect of enclosing as internal waters areas which had not previously been considered as such, a right of innocent passage as provide in this Convention shall exist in those waters.*<sup>80</sup>

---

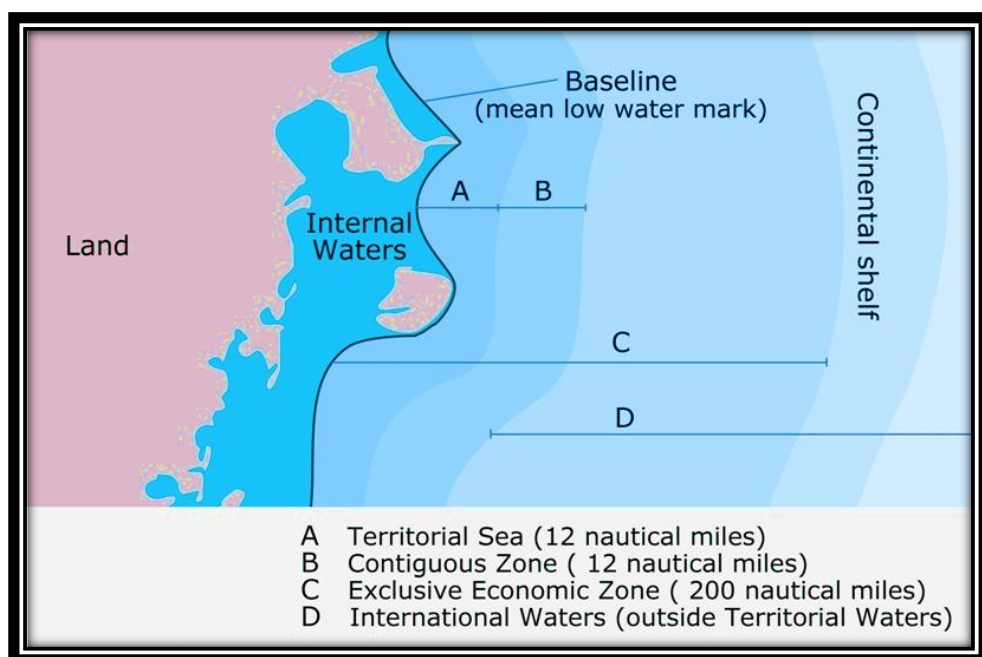
<sup>78</sup>Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 47

<sup>79</sup> Kwa Chong Guan dan John K. Skogan (Ed), *Op.Cit.* hlm. 118

<sup>80</sup> Pasal 8 ayat 2 UNCLOS 1982



Pasal tersebut pada intinya menyatakan bahwa akibat dari penarikan garis pangkal dari ujung ke ujung yang terdapat dalam pasal 7, mengakibatkan suatu adanya suatu wilayah yang dikurung dan menjadi wilayah teritorial dari suatu negara. Efek penarikan garis pangkal inilah yang kemudian mengakibatkan adanya suatu wilayah bernama perairan pedalaman.



Gambar 01. Contoh Perairan Pedalaman  
Sumber : <http://portlets.arcticportal.org/unclos>

Dalam gambar 01 tersebut, terlihat bahwa wilayah perairan pedalaman merupakan hasil dari penarikan garis pangkal dimana wilayahnya berada diantara pulau dalam satu negara. Dikdik menyatakan bahwa batas dari perairan pedalaman merupakan garis pangkal yang dapat berupa garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus atau kombinasi dari keduanya.<sup>81</sup>

<sup>81</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op. Cit.* hlm. 25

Perairan pedalaman biasanya berupa pelabuhan, teluk, muara dan perairan yang berada didalam batas garis pangkal yang ditarik dari ujung ke ujung. Namun perlu diperhatikan bahwa tidak semua perairan yang ditarik menggunakan garis pangkal dari ujung ke ujung merupakan perairan pedalaman, karena akan berbeda ketika diterapkan dalam kasus negara kepulauan sesuai dengan Pasal 50 UNCLOS 1982.<sup>82</sup>

Kapal yang melakukan pelayaran memiliki hak lintas damai melalui wilayah perairan pedalaman meskipun perairan pedalaman berada dalam kedaulatan negara pantai, namun perlu diperhatikan mengenai hak lintas damai dari suatu kapal asing untuk melalui perairan pedalaman untuk menuju pelabuhan. RR Churchill menjelaskan bahwa setiap negara harus membuka pelabuhannya untuk kapal asing namun ada pengecualian ketika ada kepentingan dari negara pantai.<sup>83</sup>

## 2. Perairan Kepulauan

Perairan kepulauan atau *archipelagic waters* berdasarkan Pasal 49 ayat 1 UNCLOS 1982 merupakan wilayah lautan yang di lingkari oleh garis pangkal kepulauan. Wilayah perairan ini merupakan hasil penarikan garis pangkal dari pulau-pulau terluar yang masuk dalam yurisdiksi suatu negara sehingga menghasilkan suatu wilayah yang berada di dalam garis-garis pangkal yang telah di tarik tersebut.

---

<sup>82</sup> R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *The Law of The Sea*, Edisi revisi, Manchester University Press, Manchester, 1988, hlm. 51

<sup>83</sup> *Ibid*, hlm. 2

Penarikan garis pangkal untuk negara yang memiliki status sebagai negara kepulauan /*aschipelagic state* menggunakan ketentuan dalam pasal 47 UNCLOS 1982 dan negara kepulauan berdaulat atas wilayah perairan kepulauan ini.<sup>84</sup> Suatu negara kepulauan yang memiliki perairan kepulauan memiliki kedaulatan atas wilayah diatas perairan kepulauan dan dibawahnya dan hasil bumi yang ada di dasar laut tersebut.<sup>85</sup>

Suatu negara kepulauan dapat menarik suatu garis untuk menutup mulut sungai, teluk atau pelabuhan dimana wilayah laut yang tertutup oleh garis tersebut kemudian dikatakan sebagai perairan pedalaman.<sup>86</sup> Penarikan garis penutup tersebut harus disesuaikan dengan aturan yang ada dalam ketentuan Pasal 9, 10 dan 11. I Wayan Parthiana menyebutkan bahwa perbedaan dari perairan pedalaman dan perairan kepulauan adalah perairan kepulauan berada pada sisi luar dari garis penutup dan perairan pedalaman berada pada sisi dalam garis penutup.<sup>87</sup>

Suatu negara kepulauan yang memiliki perairan kepulauan memiliki hak dan kewajiban yang ditulis dalam UNCLOS 1982 berikut adalah beberapa kewenangan dan kewajiban yang dimiliki oleh negara kepulauan atas perairannya :

a) Kewenangan

---

<sup>84</sup> Pasal 49 ayat 1

<sup>85</sup> Pasal 49 ayat 2

<sup>86</sup> R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *Op.Cit.* hlm. 103

<sup>87</sup> I Wayan Parthiana, *Op.Cit.* hlm. 136

- Menanggukkan lintas damai bagi kapal apabila terdapat potensi ancaman terhadap keamanan negara, berlaku setelah adanya pengumuman (Pasal 52 ayat 2);
- Menetapkan alur laut kepulauan dan rute penerbangan di atas alur laut kepulauannya yang dapat dilalui untuk pelayaran dan penerbangan secara terus menerus di perairan kepulauan dan yang berdekatan dengan laut teritorial (Pasal 53 ayat 1).<sup>88</sup>

b) Kewajiban

- Menghormati perjanjian-perjanjian internasional yang berlaku dan mengakui hak perikanan tradisional dan kegiatan lain yang sah dari negara tetangga yang secara langsung berdampingan di perairan kepulauannya (Pasal 51 ayat 1);
- Menghormati kabel yang berada dilaut milik negara lain dan mengizinkan pemeliharaan serta penggantian kabel-kabel tersebut (Pasal 51 ayat 2);
- Menghormati hak lintas damai dari kapal-kapal asing yang melalui wilayah perairan kepulauannya sesuai dengan Bab II bagian 3 UNCLOS 1982 (Pasal 52 ayat 1);
- Berkaitan dengan Pasal 53 ayat 1, maka negara kepulauan wajib menghormati hak lintas damai kapal-kapal asing yang

---

<sup>88</sup> Dikdik Mohammad Sodik, *Op. Cit.* hlm. 48

melalui alur laut kepulauan juga pesawat-pesawat asing yang melintas di atasnya (Pasal 53 ayat 2).<sup>89</sup>

Berdasarkan pasal 53 ayat 1 UNCLOS 1982, suatu negara kepulauan dapat mengajukan suatu desain alur laut kepulauan/*archipelagic sea lanes passage*. Hak inilah yang sangat menguntungkan bagi negara kepulauan karena mereka dapat mengatur jalur masuk hingga keluar untuk dilintasi oleh kapal-kapal laut yang melintasi perairan kepulauannya sehingga ada satu peluang ekonomi ketika suatu kapal yang melintas kemudian bersandar dipelabuhan-pelabuhan yang ada di alur laut kepulauan. Dengan begitu, kapal-kapal tersebut dapat melakukan pengisian bahan bakar atau memenuhi kebutuhan pokok selama berlayar. Peluang ini dapat menguntungkan Indonesia apalagi jika Indonesia memiliki pelabuhan kelas internasional dan dapat menjadi *global transshipment point* selayaknya pelabuhan di Singapura. Selain itu, Indonesia juga dapat menawarkan layanan pengawalan keamanan bagi setiap kapal yang akan masuk menuju, selama dan/atau hingga keluar alur laut kepulauan Indonesia.

### 3. Laut Teritorial

Laut teritorial merupakan zona laut yang langsung berbatasan dengan daratan suatu negara. Wilayah ini berada di bawah kedaulatan suatu negara pantai dimana suatu negara memiliki kedaulatan atas

---

<sup>89</sup> *Ibid.* hlm. 47

wilayah perairannya, dasar laut dan wilayah udara di atasnya.<sup>90</sup> Negara yang memiliki kedaulatan terhadap laut teritorial ini memiliki hak untuk membuat aturan berkaitan dengan laut teritorialnya dan negara lain harus tunduk dan menghormati negara pantai terhadap peraturan tersebut. Selain itu, negara lain tidak dapat melakukan tindakan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di wilayah laut teritorial tanpa izin negara pantai.<sup>91</sup>

Penentuan mengenai lebar laut teritorial merupakan salah satu hal yang cukup memakan waktu hingga puluhan tahun untuk mendapatkan kesepakatan dengan seluruh negara. Pada tahun 1939, dikeluarkan sebuah ordonansi yang menyatakan bahwa lebar laut teritorial adalah sejauh 3 (tiga) mil laut dari garis pangkal.<sup>92</sup> Lebar laut yang ditentukan dalam ordonansi tersebut pernah dikemukakan oleh **Galiani** dan **Azuni** yang merupakan ahli hukum yang memiliki kebangsaan Itali pada tahun 1782 yang pada saat itu terjadi sebuah peperangan di Amerika Serikat. Wilayah laut diluar dari jarak 3 (tiga) mil tersebut disebut sebagai laut lepas.<sup>93</sup>

Klaim tentang lebar laut teritorial berbeda-beda setiap negara. Negara-negara Skandinavia mengklaim lebar laut hingga 4 (empat) mil laut, Spanyol mengklaim lebih dari 3 (tiga) mil laut.<sup>94</sup> Perbedaan ini

---

<sup>90</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea*, Oxford University Press, New York, 2011, hlm. 74

<sup>91</sup> Dikdik Mohammad Sodik, *Op. Cit* hlm. 23

<sup>92</sup> P. Joko Subagyo, *Op.Cit.* hlm. 3

<sup>93</sup> I Wayan parthiana, *Op.Cit.* hlm. 10

<sup>94</sup> R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *Op.Cit.* hlm. 66

kemungkinan besar berkaitan dengan kepentingan untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam di wilayah laut khususnya berkaitan dengan perikanan.

Kesepakatan mengenai lebar laut ini menjadi perdebatan yang tak kunjung selesai. Setiap negara mempertahankan konsep lebar lautnya masing-masing. Pada konferensi Hague di tahun 1930 gagal mendapatkan kesepakatan mengenai lebar laut teritorialnya. 20 negara menentukan lebar laut teritorialnya sejauh 3 (tiga) mil laut, 12 negara 6 (enam) mil laut, 4 negara Skandinavia 4 (empat) mil laut, bahkan ada beberapa negara yang menginginkan hak untuk mengklaim zona laut tambahan menjadi laut teritorial.<sup>95</sup> Inilah yang kemudian membuktikan kegagalan konferensi Hague ini.

Setelah UNCLOS 1982 ditandatangani, kesepakatan mengenai lebar laut teritorialpun berubah. Pada Pasal 3 UNCLOS 1982 ditentukan bahwa setiap negara memiliki hak untuk menentukan lebar laut teritorialnya hingga 12 (dua belas) mil laut yang dihitung dari garis pangkal.

Setiap negara yang memiliki laut teritorial selain memiliki hak atas wilayah laut teritorial juga memiliki kewajiban. UNCLOS 1982 dalam Pasal 17 menyebutkan bahwa setiap kapal memiliki hak lintas damai untuk melalui laut teritorial. Setiap negara pantai wajib untuk mengormati hak lintas damai yang dimiliki oleh setiap kapal asing

---

<sup>95</sup> *Ibid*, hlm. 60

untuk tujuan melanjutkan pelayarannya atau transit diwilayah teritorialnya atau melintas dari atau menuju perairan pedalaman selama telah memiliki izin dari negara pantai tempat ia akan masuk ke perairan pedalaman yang dimaksud.<sup>96</sup>

#### 4. Zona Tambahan

Zona tambahan atau *Contiguous Zone* adalah suatu zona yang berbatasan dengan laut teritorial suatu negara dimana lebarnya ditentukan sejauh 24 (dua puluh empat) mil laut yang diukur dari garis pangkal yang sama saat mengukur laut teritorial.<sup>97</sup> Zona tambahan ini dalam UNCLOS 1982 diatur dalam bagian 4. Kewenangan suatu negara yang memiliki kewenangan atas zona ini terdapat dalam Pasal 33 ayat 1 UNCLOS 1982 yaitu :

- a) Mencegah pelanggaran peraturan perundang-undangan(*laws and regulations*) tentang bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter di dalam wilayah atau laut teritorialnya;
- b) Menghukum pelanggaran peraturan perundang-undangan(*laws and regulations*) tersebut diatas yang dilakukan didalam wilayah atau di laut teritorialnya.<sup>98</sup>

Tujuan adanya Pasal 33 tersebut adalah untuk melindungi barang-barang purbakala yang terdapat dalam zona tambahan ini. Sehingga

---

<sup>96</sup> James Kraska, *Op. Cit.* hlm. 117

<sup>97</sup> I Wayan Parthiana, *Op.Cit.* hlm. 88

<sup>98</sup> Ety R. Agoes (Pimpinan Tim Penyusun), *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Zona Tambahan (Undang-undang No. 17 Tahun 1985)*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta, 2008, hlm. 12



apabila ada tindakan pengambilan barang purbakala diwilayah ini dapat dianggap telah melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan suatu negara pantai. Ketentuan tersebut merupakan aturan khusus yang terdapat dalam Pasal 303 ayat 2 UNCLOS 1982.<sup>99</sup>

Kekuasaan suatu negara terhadap zona tambahan ini bersifat terbatas hanya pada aturan-aturan mengenai beberapa hal yang telah tertuang dalam Pasal 33 ayat 1 UNCLOS tersebut.<sup>100</sup> Boer Mauna menyatakan bahwa zona ini adalah zona transisi dari laut yang tunduk sepenuhnya terhadap aturan-aturan yang dimiliki oleh negara pantai dengan laut lepas bebas.<sup>101</sup>

##### 5. Zona Ekonomi Eksklusif

Zona ekonomi eksklusif atau *exclusive economic zone* (ZEE) merupakan zona di luar zona teritorial suatu negara dimana negara pantai memiliki hak-hak eksklusif dan yurisdiksi terhadap wilayah ini<sup>102</sup>. Lebar dari ZEE berdasarkan Pasal 57 UNCLOS 1982 adalah hingga 200 mil laut dari garis pangkal yang sama saat digunakan untuk mengukur laut teritorial.

Hak yang dimiliki oleh negara pantai atas ZEE adalah hak untuk melakukan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan mengatur sumber

---

<sup>99</sup> *Ibid*

<sup>100</sup> Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, PT Refika Aditama, Bandung, 2006 hlm. 187

<sup>101</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional : Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Edisi Kedua Cetakan ke – 5, Alumni, Bandung, 2013, hlm. 377

<sup>102</sup> Jawahir Thontowi, dan Pranoto Iskandar, *Op.Cit.* hlm. 188

daya alam yang diatur dalam Pasal 56 ayat 1 huruf a dan hak yurisdiksi yang diatur dalam huruf b pada pasal yang sama. Selain itu, negara ketiga memiliki hak untuk atas kebebasan untuk berlayar, dan terbang di atas wilayah ZEE, serta meletakkan kabel dan pipa di ZEE.<sup>103</sup>

Negara pantai juga memiliki hak lain di ZEE yaitu melakukan pemeriksaan, penangkapan kapal maupun tindakan peradilan berkaitan dengan adanya pelanggaran terhadap aturan hukum yang berlaku di negara pantai.<sup>104</sup> Berkaitan dengan adanya penangkapan kapal, harus ada suatu surat (*bond*) yang menunjukkan alasan penangkapan.<sup>105</sup> Setelah adanya penangkapan kapal, negara pantai juga harus secepatnya memberitahukan kepada negara dari kapal tersebut (*flag state*) setelah diberikannya tindakan dan hukuman.<sup>106</sup>

Melihat banyaknya hak yang dimiliki oleh negara pantai atas sumber daya alam yang terdapat di wilayah ZEE ini, negara yang tidak memiliki pantai tentu tidak dapat menikmati hak-hak ini. Namun sebenarnya negara tak berpantai dapat menikmati sumber daya alam di ZEE asalkan telah ada kesepakatan dengan negara pantai baik berupa perjanjian bilateral ataupun multilateral. Boer Mauna menyatakan bahwa dalam kasus tersebut dapat digunakan prinsip keadilan.<sup>107</sup>

---

<sup>103</sup> R.R. Churcill dan A.V. Lowe, *Op.Cit.* hlm. 133

<sup>104</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 363

<sup>105</sup> Pasal 73 ayat 2 UNCLOS 1982

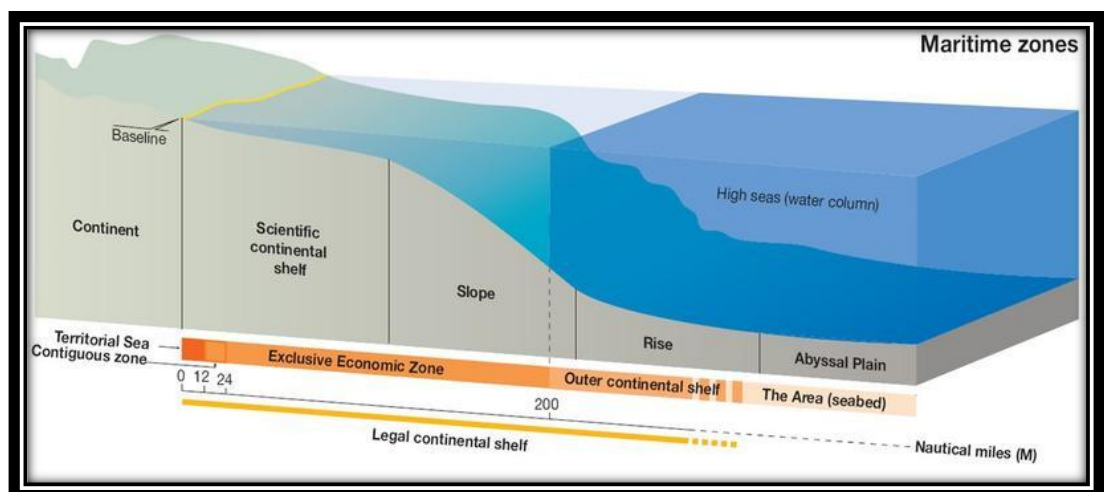
<sup>106</sup> Pasal 73 ayat 4 UNCLOS 1982

<sup>107</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 364

## 6. Landas Kontinen

Landas Kontinen adalah suatu wilayah baik di dasar laut dan tanah di bawahnya dari daerah di bawah permukaan laut yang terletak di luar laut teritorial sepanjang kelanjutan alamiah wilayah daratan hingga pinggir luar tepi kontinen atau hingga jarak 200 mil laut dari garis pangkal dimana lebat laut tepi kontinen tidak mencapai jarak tersebut.<sup>108</sup>

Pasal 76 ayat 1 UNCLOS 1982 memberikan pengertian yang merupakan gabungan dari sisi geologi dan yuridis bahwa wilayah bawah laut dan tanah yang ada dibawahnya yang merupakan perpanjangan atau kelanjutan alamiah dari wilayah daratan suatu negara pantai yang berada di luar laut teritorial hingga pinggir luar dari tepi kontinen atau hingga jarak 200 mil laut yang diukur dari garis pangkal yang digunakan untuk mengukur laut teritorial disebut sebagai landas kontinen.<sup>109</sup>



<sup>108</sup> Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Op.Cit.* hlm. 188

<sup>109</sup> I Wayan Phartiana, *Landas Kontinen dalam Hukum Laut internasional*, CV Mandar Maju, Bandung, 2005, hlm. 25

Gambar 02. Landas Kontinen

Sumber : <https://acccearthscience.wikispaces.com/Continental+Shelf+-+GV>

Pada gambar tersebut terlihat perbedaan bahwa lebar landas kontinen ini tidak bergantung pada lebar dari laut teritorial, bahkan lebih lebar dan bisa menyamai lebar ZEE dimana keduanya dapat ditarik hingga 200 mil. Kondisi tumpang tindih ini dapat memunculkan berbagai permasalahan terkait sumber daya alam. Meskipun terdapat tumpang tindih status antara ZEE dan landas kontinen, keduanya dapat berjalan berdampingan karena keduanya memiliki perbedaan meskipun tidak terlalu signifikan, yaitu ZEE memusatkan perhatiannya pada wilayah dasar laut dan perairan diatas dasar laut sedangkan landas kontinen pada kekayaan alam yang terdapat di dasar lautnya saja.<sup>110</sup>

Pengaturan mengenai landas kontinen ini tidak lepas dari pengaruh Proklamasi yang dikeluarkan oleh Presiden Amerika Serikat (AS) Harry S. Truman. Dalam proklamasi tersebut Truman menyatakan penguasaan landas kontinen oleh AS yang berbunyi :

*Having concern for the urgency of conserving and prudently utilizing its natural resources, the government of the United States regards the natural resources of the subsoil and seabed of the coasts of the United States as appertaining to the United States, subject to its jurisdiction and control. In cases where the continental shelf extends to the shores of another State, or is shared with an adjacent State, the boundary shall be determined by the United States and the State concerned in accordance with equitable principles. The character as high seas of the waters above the continental shelf and the right to their free and unimpeded navigation are in no way thus affected.<sup>111</sup>*

---

<sup>110</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 362

<sup>111</sup> Terdapat dalam artikel online pada <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/?pid=12332> terakhir diakses pada 11 Maret 2017

Langkah progresif yang ditempuh oleh AS ini dilatarbelakangi oleh adanya sumber daya alam yang terdapat didasar laut yaitu minyak dan gas.<sup>112</sup> Dengan kemampuan teknologi dan kemampuan untuk melakukan tindakan eksploitasi terhadap sumber daya alam di landas kontinen, penting bagi AS untuk memiliki landasan hukum yang kuat sehingga tujuan untuk melakukan eksploitasi terhadap sumber daya tersebut dapat dilakukan dengan baik tanpa ada pertentangan dari negara lain. Ternyata apa yang dilakukan oleh AS ini diikuti oleh beberapa negara lain baik di negara-negara Amerika latin maupun negara-negara yang berada di wilayah Eropa.

Dalam Pasal 77 UNCLOS 1982, negara pantai memiliki hak untuk melakukan tindakan eksplorasi dan eksploitasi terhadap sumber daya alam yang terkandung didalamnya dimana hak ini bersifat eksklusif dimana apabila negara pantai tidak melakukan kegiatan eksplorasi maupun eksploitasi di wilayah tersebut, negara lain atau pihak lain tidak memiliki hak untuk mengambil alih kecuali telah mendapatkan izin dari negara pantai.

Hak yang dimiliki oleh negara pantai terhadap landas kontinen ini dimulai sejak berdirinya negara tersebut dan tidak bergantung pada adanya tindakan okupasi, pernyataan atau proklamasi atau tindakan lainnya yang bertujuan untuk melakukan tindakan penguasaan terhadap

---

<sup>112</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 343

landas kontinen tersebut.<sup>113</sup> Selain itu, hak yang timbul atas penguasaan landas kontinen tidak mempengaruhi status hukum dari perairan dan ruang udara di atasnya, serta tidak mempengaruhi prinsip kebebasan berlayar.<sup>114</sup>

Negara pantai memiliki hak-hak lain yang diberikan oleh UNCLOS 1982 atas landas kontinen yaitu hak untuk pemasangan kabel dan pipa-pipa serta tindakan untuk mengatur, mencegah, mengurangi dan mengawasi polusi yang bersumber dari kabel dan pipa tersebut (Pasal 79), hak untuk membangun pulau buatan, instalasi dan struktur-struktur di atas landas kontinen (Pasal 80), hak yang berkaitan dengan pengeboran di wilayah landas kontinen (Pasal 81), dan beberapa hak lain yang diatur dalam bagian VI UNCLOS 1982.<sup>115</sup>

## 7. Laut Lepas

Laut lepas merupakan zona maritim yang tidak termasuk dalam zona-zona maritim yang telah disebutkan sebelumnya. Zona ini merupakan zona yang paling jauh dari pantai.<sup>116</sup> Dalam wilayah ini, tidak berlaku adanya kedaulatan, hak berdaulat ataupun yurisdiksi dari suatu negara pantai karena pada prinsipnya wilayah ini adalah wilayah bebas dari penguasaan negara manapun.<sup>117</sup>

---

53

<sup>113</sup> I Wayan Phartiana, *Landas Kontinen dalam Hukum Laut internasional*, *Op.Cit.* hlm.

<sup>114</sup> Pasal 78 UNCLOS 1982

53-57

<sup>115</sup> I Wayan Phartiana, *Landas Kontinen dalam Hukum Laut internasional*, *Loc.Cit.* hlm.

<sup>116</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 312

<sup>117</sup> Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Op.Cit.* hlm. 189

Pasal 86 UNCLOS 1982 mengartikan laut lepas/*high seas* sebagai bagian dari lautan yang tidak termasuk dalam ZEE, laut teritorial, perairan pedalaman atau laut kepulauan. Dalam wilayah laut lepas, berlaku prinsip kebebasan baik bagi negara pantai maupun negara yang tidak memiliki pantai (land-locked). Kebebasan dalam wilayah ini meliputi :

- a) Kebebasan berlayar;
- b) Kebebasan penerbangan;
- c) Kebebasan untuk meletakkan kabel bawah laut an pipa-pipa;
- d) Kebebasan untuk membuat konstruksi pulau buatan dan instalasi lain yang di perbolehkan oleh hukum internasional;
- e) Kebebasan untuk menangkap ikan; dan
- f) Kebebasan untuk melakukan kegiatan penelitian ilmiah.<sup>118</sup>

Yurisdiksi atas sebuah kapal yang berlayar di wilayah laut lepas ini adalah yurisdiksi dari negara yang memiliki kebangsaan atas kapal tersebut. Namun untuk kasus kejahatan bersama maka berlaku yurisdiksi universal.<sup>119</sup>

Kapal perang yang berlayar di wilayah laut lepas memiliki imunitas yang dijamin oleh UNCLOS 1982 tepatnya pada Pasal 95.

---

<sup>118</sup> Pasal 87 ayat 1 UNCLOS 1982

<sup>119</sup> Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Loc.Cit*

Imunitas ini hanya berlaku untuk kapal yang dimiliki dan dioperasikan oleh negara untuk tujuan pelayanan non komersil.<sup>120</sup>

## 8. Area Dasar Laut

Dasar laut atau dalam UNCLOS 1982 disebut sebagai *seabed area* adalah suatu istilah yang digunakan untuk menyebutkan wilayah lantai atau dasar lautan dan samudera. Dalam wilayah ini tidak ada negara manapun yang memiliki yurisdiksi.<sup>121</sup> Dasar laut yang dimaksud adalah kawasan dasar laut internasional.

Kawasan dasar laut ini sangat penting untuk diatur secara internasional, karena banyak negara-negara yang memiliki kepentingan terhadap sumber daya alam yang terdapat di dasar laut utamanya untuk keperluan penambangan energy yang banyak tersimpan didalamnya.<sup>122</sup>

Kawasan dasar laut internasional ini dapat dinikmati oleh seluruh negara karena di wilayah ini berlaku hukum internasional dan dikuasai pula oleh hukum internasional. Untuk itu seluruh negara tidak memiliki hak untuk memaksakan kedaulatannya di wilayah ini. Seluruh negara harus menghormati hak-hak negara lain untuk menikmati prinsip kebebasan yang berlaku di wilayah ini seperti kebebasan berlayar di perairan yang ada di atas dasar laut internasional ini. Selain itu, seluruh

---

<sup>120</sup> Pasal 96 UNCLOS 1982

<sup>121</sup> Rudolf L. Bindschedler, dkk, *Encyclopedia of Public International Law*, Elsevier Science Publisher B.V., Amsterdam, 1989, Hlm. 277

<sup>122</sup> R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *Op.Cit.* hlm. 178



negara juga memiliki kewajiban untuk melakukan tindakan untuk melindungi dan melestarikan lingkungan di wilayah tersebut.<sup>123</sup>

Wilayah dasar laut internasional berada diluar dari zona landas kontinen yang tidak dimiliki oleh negara manapun. Untuk menghindari potensi terjadinya tindakan saling klaim atas wilayah ini, akhirnya PBB mengeluarkan resolusi No. 2749 (XXV) tahun 1970 yang dalam angka 1 menyebutkan bahwa area dasar laut merupakan warisan umat manusia.<sup>124</sup> Resolusi tersebut pada UNCLOS 1982 terdapat dalam Pasal 137 yang menyatakan bahwa “*The area and its resources are the common heritage of mankind*”. Dengan adanya ketentuan ini, maka tidak ada negara atau pihak yang akan melakukan klaim untuk tujuan penguasaan atau eksploitasi terhadap sumber daya alamnya.

UNCLOS 1982 juga mengatur mengenai tindakan-tindakan yang dilakukan di wilayah dasar laut ini. Pada dasarnya setiap negara atau pihak dapat melakukan tindakan penambangan terhadap sumber daya alam di wilayah dasar laut dengan cara meminta izin kepada suatu badan otoritas yang disebut Badan Otorita Dasar Laut Internasional (*International Seabed Authority*). Namun negara yang melakukan kegiatan di wilayah ini tidak memiliki hak untuk mengklaim kedaulatan di wilayah tersebut.<sup>125</sup>

---

<sup>123</sup> P. Joko Subagyo, *Op.Cit.* hlm. 38

<sup>124</sup> Dikdik Muhammad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 319

<sup>125</sup> *Ibid.* hlm. 196

#### D. Negara Kepulauan dan Alur Laut Kepulauan dalam UNCLOS 1982

Tahun 1982 merupakan tahun yang sangat bersejarah bagi perkembangan hukum laut internasional, khususnya bagi Indonesia. Pada tahun ini lahirlah suatu konvensi yang dapat dikatakan hasil dari cerita panjang perdebatan antar negara mengenai konsepsi hukum laut internasional yaitu mengenai lebar laut teritorial. Bagi Indonesia, konvensi hukum laut ini menjadi sangat istimewa bukan hanya karena disepakatinya lebar laut teritorial, namun juga karena diterimanya konsepsi mengenai negara kepulauan.

Konsepsi negara kepulauan atau *archipelago state* dimulai sejak adanya kasus *Anglo-Norwegian Fisheries* yang terjadi pada masa awal Abad 19. RR Churchill menuliskan bahwa kasus ini mencuat karena Inggris melakukan kegiatan dekat dengan pantai Norwegia, bahkan semakin lama, nelayan Inggris berani melakukan penangkapan ikan menggunakan kapal pukat yang memiliki kemampuan untuk mengambil ikan dalam jumlah besar di wilayah dekat pantai Norwegia sehingga Norwegia, khususnya nelayan tradisional merasa dirugikan atas cara penangkapan ikan yang dilakukan oleh nelayan Inggris tersebut.

Kerajaan Norwegia pun akhirnya membuat suatu keputusan untuk melakukan klaim laut teritorial menggunakan metode *straight baseline*/garis pangkal lurus bukan dari pulau utama, melainkan melalui wilayah geografis alamiah yang dimiliki oleh Norwegia seperti pulau-pulau kecil, karang dll. Penarikan garis pangkal tersebut menghubungkan titik-titik terluar dari

*skjaergaard* (bentangan batu karang).<sup>126</sup> Keputusan tersebut menyebabkan masuknya wilayah yang seringkali di tempati oleh nelayan Inggris untuk menangkap ikan.

Keputusan ini yang kemudian menyebabkan timbulnya konflik antara Norwegia dan Inggris. Sempat dilakukan beberapa kali negosiasi namun tidak berhasil sehingga akhirnya di bawa ke *International Court of Justice/ICJ* pada tahun 1949 yang pada intinya apakah sistem penentuan garis pangkal ini bertentangan atau tidak dengan hukum internasional. Pada tahun 1951, ICJ memutuskan bahwa metode penarikan garis pangkal yang dilakukan oleh Norwegia ini sesuai dengan hukum internasional dimana ICJ melihat dari sisi kondisi geografi Norwegia.

Metode penarikan garis pangkal atas dasar Putusan ICJ atas kasus *Anglo-Norwegian Fisheries* inilah yang kemudian dinamakan dengan metode *straight baseline* atau penarikan garis pangkal lurus dan menjadi salah satu metode penarikan garis pangkal yang terdapat dalam UNCLOS 1982.<sup>127</sup>

Lahirnya konsepsi negara kepulauan pun di lanjutkan oleh Indonesia. Indonesia menganggap bahwa hukum laut yang saat itu berlaku memiliki banyak kelemahan. Pada tahun 1939, Indonesia memiliki *Teritoriaal Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* yang mengatur bahwa lebar laut di wilayah Indonesia adalah 3 mil laut yang diukur dari garis air rendah dari pulau-pulau

---

<sup>126</sup> *Skjaergaard* menurut RR Churchill di artikan sebagai *a Norwegian work meaning literally rock rampart* atau batu karang. Saat ini *skjaergaard* di artikan sebagai kepulauan lihat di R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *Op.Cit.* hlm. 28

<sup>127</sup> *Ibid*, hlm. 28-29

yang termasuk dalam daerah Indonesia.<sup>128</sup> Aturan tersebut dikeluarkan oleh otoritas Belanda yang saat itu masih menguasai Indonesia. Aturan ini mengakibatkan wilayah Indonesia menjadi terpisah-pisah oleh laut lepas sehingga setiap pulau memiliki laut teritorialnya sendiri-sendiri.

Boer Mauna menyatakan ada 4 (empat) aspek penting yang akan dirugikan berkaitan dengan dianutnya ordonansi tentang laut teritorial tahun 1939 yaitu keamanan, pelayaran ekonomi, dan politik.<sup>129</sup> Dari segi keamanan, dengan menggunakan konsep lebar laut 3 mil, dalam kawasan kepulauan Indonesia akan ada laut lepas dimana menurut ketentuan hukum internasional, terdapat prinsip kebebasan. Prinsip inilah yang sangat berbahaya bagi keamanan Indonesia. Kapal-kapal dari negara manapun akan sangat leluasa menyusuri laut lepas di wilayah Indonesia, dengan begitu potensi kapal asing untuk melakukan tindakan kejahatan sangat besar. Selain itu dengan adanya laut lepas di dalam wilayah kepulauan, akan sangat merugikan negara pantai karena tidak dapat melakukan tindakan pengamanan secara menyeluruh. Jika pun pemerintah menghendaki untuk mengerahkan seluruh tenaga untuk melakukan pengamanan di seluruh wilayah teritorial (sejauh 3 mil laut), maka akan membutuhkan dana dan tenaga yang sangat besar. Untuk itu konsep seperti ini sudah tidak relevan lagi.

Dari segi pelayaran, potensi terjadinya kerusakan ekosistem laut juga dapat terjadi karena prinsip kebebasan tersebut. Selain itu, jika ada kapal yang

---

<sup>128</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 338

<sup>129</sup> *Ibid*

berlayar membawa nuklir, maka potensi kerusakan alam dan bencana sangat besar jika kapal tersebut bocor di wilayah laut lepas yang ada di dalam wilayah kepulauan Indonesia. Dari segi ekonomi, dengan adanya laut lepas dan prinsip kebebasan tersebut, setiap negara memiliki hak untuk melakukan penangkapan ikan di laut lepas di dalam Indonesia, sehingga sumber daya alam berupa ikan dan juga sumber daya alam yang lain malah di nikmati oleh negara lain yang telah memiliki teknologi yang lebih mumpuni untuk mengambil sumber daya alam tersebut.

Dari segi politik, kondisi wilayah yang terpisah-pisah dengan adanya laut lepas potensi timbulnya gerakan separatis sangat tinggi. Selain itu, negara lain akan sangat mudah untuk melakukan intervensi terhadap wilayah kepulauan yang terpisah.<sup>130</sup>

Konsepsi mengenai negara kepulauan sebenarnya sudah mulai masuk dalam ranah hukum internasional pada tahun 1930 dengan adanya suatu proposal untuk mengenal karakter khusus dan kebutuhan tentang kepulauan dalam *Hague Codification Conference* dimana salah satu syarat adalah

*In the case of archipelagos, the constituent islands are considered as forming a whole and the width of territorial sea shall be measured from the islands most distant from the center of the archipelago.*<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> Keempat aspek tersebut dapat dibaca lebih lanjut di buku yang ditulis oleh Boer Mauna yang berjudul *Hukum Internasional: Pengertian, peranan dan fungsi dalam era Dinamika Global* pada halaman 379-380

<sup>131</sup> Charlotte Kuu, *The Archipelagic States Concept and Regional Stability in Southeast Asia*, Case Western Reserve Journal of International Law, Volume 23 Issue 3, School of Law Case Western Reserve University, 1991, terdapat di <http://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1650&context=jil> terakhir di akses pada 14 Maret 2017, hlm. 466

Syarat tersebut menyatakan bahwa suatu negara dapat dikatakan sebagai negara kepulauan jika negara tersebut lebar laut teritorialnya di ukur dari pulau-pulau yang letaknya paling jauh dari pulau utama dimana kepulauan yang terdiri dari pulau-pulau dan perairan di dalamnya menjadi satu kesatuan negara. Namun konsepsi kepulauan ini mendapat banyak penolakan dari negara-negara yang hadir. Salah satu reaksi penolakannya adalah mengenai prinsip kesatuan negara. Selain itu, permasalahannya adalah mengenai penarikan luas laut teritorialnya dimana konsep tersebut dapat diterima asal penarikan luas teritorialnya harus ditentukan seberapa jauh. Namun mengenai jarak maksimal luas laut teritorialnya tidak mencapai kesepakatan sehingga pada konferensi tersebut konsepsi ini gagal.<sup>132</sup>

Selain karena dua permasalahan diatas, ditolaknya konsepsi mengenai negara kepulauan adalah karena jika konsep tersebut diterapkan, maka akan banyak wilayah lautan yang biasa digunakan sebagai jalur pelayaran menjadi laut pedalaman dan prinsip kebebasan berlayar akan hilang utamanya di wilayah-wilayah yang pada umumnya digunakan sebagai jalur pelayaran internasional seperti Indonesia, Filipina, Bahmas dan Fiji.<sup>133</sup>

Perjuangan Indonesia, Filipina, Fiji dan Mauritius akhirnya mencapai hasil. Pada konferensi hukum laut yang di adakan pada tahun 1982, setelah melakukan serangkaian diplomasi terhadap utusan-utusan negara dalam

---

<sup>132</sup> *Ibid*, hlm. 466

<sup>133</sup> R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *Op.Cit.*, hlm. 99

konferensi tersebut, akhirnya konsep negara kepulauan disetujui sebagai salah satu konsep di UNCLOS 1982 di bagian IV.<sup>134</sup>

Pada UNCLOS 1982, Pasal 46 memberikan 2 pengertian terhadap frasa *archipelagic state* dan *archipelago*. *Archipelagic state* diartikan sebagai negara yang secara keseluruhan menjadi satu atau terdiri dari banyaknya kumpulan pulau dan dimungkinkan termasuk pulau-pulau yang lain.<sup>135</sup> Sedangkan *archipelago* berarti kumpulan pulau-pulau, termasuk bagian dari pulau-pulau, perairan yang saling berhubungan dan bentuk-bentuk alami yang berdekatan dan saling berhubungan dengan pulau-pulau, perairan dan bentuk alamiah (*natural features*) lain dari entitas geografis, ekonomi dan politik atau yang secara historis dianggap seperti itu.<sup>136</sup>

Kedua definisi tersebut telah menjelaskan mengenai karakter dari suatu negara yang dapat dikatakan sebagai negara kepulauan. Namun tidak semua negara yang memiliki karakter seperti di atas dikatakan sebagai negara kepulauan, karena untuk di anggap sebagai negara kepulauan, suatu negara harus mendeklarasikan diri sebagai negara kepulauan terlebih dahulu, dan baru dapat menikmati keistimewaan yang telah diberikan oleh UNCLOS 1982.

Salah satu keistimewaan yang dimiliki oleh negara kepulauan adalah mereka dapat melakukan penarikan garis pangkal lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar dari negara tersebut dimana dalam

---

<sup>134</sup> *Ibid*

<sup>135</sup> Pasal 46 huruf a UNCLOS 1982

<sup>136</sup> Pasal 46 huruf b UNCLOS 1982

UNCLOS 1982 diatur dalam Pasal 47. Metode ini mengadopsi konsep *Anglo-Norwegian Fisheries*.

Penarikan garis pangkal ini memiliki implikasi yang cukup baik bagi negara-negara yang telah mendeklarasikan diri sebagai negara kepulauan, karena perairan kepulauan yang dimiliki menjadi milik negara sehingga adanya lautan bukanlah menjadi sekat antar pulau, melainkan penyatu. Pengaturan Penarikan garis pangkal lurus bagi negara kepulauan tidaklah mutlak karena metode penarikan garis pangkal normal masih tetap bisa digunakan oleh negara kepulauan.<sup>137</sup>

Selain memiliki hak untuk melakukan penarikan garis pangkal menggunakan metode garis pangkal lurus dari titik-titik terluar, negara kepulauan juga dapat membuat suatu jalur pelayaran yang melalui laut kepulauannya. Jalur inilah yang dinamakan dengan alur laut kepulauan atau *archipelagic sea lanes passage*. Penetapan mengenai alur laut kepulauan ini bukanlah menjadi sebuah kewajiban karena pada ketentuan pasal 53 ayat 1 menyebutkan bahwa “*An archipelagic state may designate sea lanes and air routes thereabove, .....*”, kalimat tersebut mengandung arti bahwa sebuah negara kepulauan dimungkinkan untuk mendesain alur laut dan rute penerbangan yang berada di atasnya. Boer Mauna mengartikan bahwa negara kepulauan dapat menentukan alur laut dan rute penerbangan di atasnya.<sup>138</sup>

---

<sup>137</sup> I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia Op.Cit.* hlm. 137

<sup>138</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 397



Pengaturan mengenai alur laut kepulauan ini diatur dalam pasal 53 yang terdiri dari 12 huruf. Maksud dibuatnya alur laut kepulauan ini adalah untuk mengakomodasi hak lintas damai yang dimiliki kapal-kapal milik negara lain, mengamankan pelayaran serta mengatur keluar masuknya kapal laut dan juga pesawat yang melewati negara kepulauan dimana termasuk didalamnya jalur pelayaran yang biasanya digunakan dalam pelayaran internasional. Dalam pelayaran yang melalui alur laut kepulauan, kapal tidak boleh menyimpang lebih dari 25 mil dari jalur yang telah didesain.

UNCLOS 1982 juga mengatur bahwa negara kepulauan dapat membuat skema pemisahan lalu lintas kapal dialur lautnya dengan mengajukan proposal kepada organisasi internasional (dalam hal ini IMO) untuk disetujui. Pemisahan lalu lintas ini dibuat untuk keamanan pengguna jalur sendiri seperti menghindari tabrakan kapal. Setelah proposal disetujui, negara kepulauan harus mengumumkan mengenai jalur tersebut sehingga kapal-kapal yang akan melintas mengetahui. Kapal-kapal juga harus menghormati jalur yang telah dibuat oleh negara kepulauan.

Meskipun pengaturan mengenai alur laut kepulauan telah diatur sebagai di UNCLOS 1982, namun UNCLOS tidak memberikan ketentuan mengenai hak dan kewajiban yang dimiliki negara kepulauan atas kegiatan pesawat dan kapal asing di alur laut kepulauan, sehingga potensi ancaman pada keamanan negara kepulauan pun dapat muncul kapan saja.<sup>139</sup>

---

<sup>139</sup> Dikdik Mohammad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 67

Indonesia sebagai negara yang ikut dalam perumusan UNCLOS 1982 telah menandatangani pada 3 Februari 1986, 4 tahun setelah konferensi. Pada tahun 1960, Indonesia sebenarnya telah memiliki undang-undang yang mengatur mengenai perairan yaitu UU No. 4 Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia. Namun pasca ditandatanganinya UNCLOS 1982 oleh Indonesia dan diratifikasinya konvensi tersebut dengan UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea*, UU No. 4 Tahun 1960 tersebut dicabut dengan adanya UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.<sup>140</sup>

#### E. Alur Laut Kepulauan dalam Hukum Nasional Indonesia

Setelah diterimanya konsepsi mengenai negara kepulauan pada tahun 1982, pada tahun 1996, Indonesia mengajukan proposal mengenai desain Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) kepada IMO sebagai salah satu prosedur untuk dapat menetapkan suatu jalur pelayaran yang melalui perairan kepulauannya. Dalam proposal tersebut, ada 5 jalur yang diajukan yaitu :

ALKI I : Selat Sunda - Selat Karimata – Laut Natuna – Laut  
China Selatan;

ALKI II : Selat Lombok – Selat Makasar – Laut Sulawesi;

---

<sup>140</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 52

ALKI III-A : Laut Sawu – Selat Ombai – Laut Banda (Barat Pulau Buru) – Laut Seram – (Timur Pulau Mongole) – Laut Maluku – Samudera Pasifik;

ALKI III-B : Laut Timor – Selat Leti – Laut Banda (Barat Pulau Buru) – menyambung ke ALKI III-A ;

ALKI III-C : Laut Arafuru – Laut Banda (Barat Pulau Buru) – Ke utara menyambung ke ALKI III-A.<sup>141</sup>



Gambar 03. Alur Laut Kepulauan Indonesia

Sumber : <https://madeandi.com/2015/12/09/alur-laut-kepulauan-indonesia-alias-alki-barang-apa-lagi-ini/>

Proposal Indonesia tersebut akhirnya disetujui oleh *Maritime Safety Committee* yang merupakan salah satu komite yang dimiliki oleh IMO dengan

<sup>141</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.* hlm. 398

Resolusi MSC. No 72(69).<sup>142</sup> Diterimanya ALKI tersebut bukanlah hal yang mudah dan cepat. Sebelumnya, Indonesia harus melakukan komunikasi dengan pengguna jalur pelayaran internasional yang normal digunakan dan membicarakan mengenai jalur baru yang akan di ajukan oleh Indonesia. Selain itu, Indonesia juga melakukan komunikasi dengan International Hydrographic Organization (IHO) sesuai dengan saran yang diberikan oleh IMO guna membahas teknis pemetaan ALKI pada jalur-jalur pelayaran.<sup>143</sup>

Setelah diterimanya ALKI oleh IMO, Indonesiapun mengeluarkan Peraturan Pemerintah No. 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 dan PP No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.<sup>144</sup>

Sebelumnya, saat diajukannya proposal mengenai penetapan ALKI, Indonesia telah mengesahkan UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Dalam undang-undang inilah alur laut kepulauan mulai diatur menyesuaikan dengan ketentuan UNCLOS 1982. Pasal 18 UU No. 6/1996 mengatur mengai hak lintas damai yang dinikmati setiap kapal asing dimana pemerintah merujuk pada UNCLOS 1982, negara menghormati adanya hak

---

<sup>142</sup> Vivien Jane Evangelio Cay, *Op.Cit.*, hlm. 44

<sup>143</sup> Boer Mauna, *Op.Cit.*, hlm. 399

<sup>144</sup> Dikdik Mohamad Sodik, *Op.Cit.*, hlm. 63 dan 69

lintas damai yang dimiliki oleh kapal asing untuk melalui alur laut kepulauan yang telah ditentukan oleh pemerintah.

Pasal 19 UU No. 6/1996 menyebutkan mengenai kewenangan pemerintah untuk menentukan alur laut dan rute penerbangan yang melintas di atasnya. Selain itu, pemerintah juga dapat menetapkan mengenai skema pemisah lalu lintas di laut dimana tujuannya adalah untuk mengatur agar terciptanya keselamatan bagi penggunanya. Alur laut yang ditetapkan oleh pemerintah ini merupakan sumbu-sumbu dari jalur masuk, melintas hingga keluar dari perairan kepulauan sampai ke laut teritorial negara kepulauan dimana apabila diperlukan, alur laut dan skema pemisah yang telah di publikasikan dapat diganti oleh pemerintah.

Dalam UU No. 6/1996 tersebut, ketentuan mengenai ALKI hanya diatur dalam 2 pasal di atas dimana kedua pasal tersebut sebenarnya masih kurang lengkap utamanya untuk melindungi keamanan maritim dari suatu negara baik dari potensi ancaman dari aksi kejahatan maupun dari kapal-kapal laut yang melintas.

Salah satu peraturan terkait alur laut kepulauan adalah PP No. 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 dimana di dalamnya memuat mengenai tindakan apasaja yang dilarang oleh untuk dilakukan oleh kapal asing di alur laut kepulauan ketika melaksanakan hak lintas damai. Selain itu, PP ini juga memuat mengenai Alur Laut Kepulauan Indonesia yang dapat digunakan oleh

kapal asing seperti dalam Pasal 11 ayat (2) yang menjelaskan mengenai rute yang lazim digunakan dalam pelayaran internasional. Kapal asing yang melintasi alur laut kepulauan dilarang untuk melakukan pelayaran mendekati pantai kurang dari 10% (sepuluh persen).<sup>145</sup> Kapal asing yang digunakan untuk tujuan penangkapan ikan juga dalam melaksanakan hak lintas damai di alur laut kepulauan diwajibkan untuk menyimpan alat penangkap ikannya. Jika diperhatikan dalam PP ini memang mewajibkan seluruh pelayaran yang melintasi wilayah yurisdiksi Indonesia melalui alur laut kepulauan seperti yang telah di sahkan.

Selain itu, ada beberapa peraturan perundang-undangan lainnya diantaranya adalah PP No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, PP No. 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, UU No. 32 tahun 2014 tentang Kelautan, dan PP No. 178 tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut.

Aturan-aturan di atas memang tidak seluruhnya menyatakan dengan eksplisit mengenai keamanan laut di wilayah alur laut kepulauan, namun pengaturan-pengaturan tersebut mengatur mengenai pengamanan laut secara keseluruhan.

---

<sup>145</sup> Pasal 6 PP No. 36 Tahun 2002

## F. Keamanan Maritim

Pasca serangan 11 September, pembahasan mengenai keamanan menjadi sangat penting, utamanya bagi Amerika Serikat yang kemudian diikuti oleh sebagian besar negara-negara di dunia. Salah satu sektor yang kemudian diperketat adalah keamanan maritim. Alasan untuk memperketat sektor keamanan maritim adalah untuk menghindari adanya penjualan dan penyebaran senjata untuk kepentingan teroris atau yang lebih parah adalah penyebaran senjata pemusnah masal (*mass destroyed weapon*) yang pada abad ke-20 ini seringkali memicu pertengkaran.<sup>146</sup>

Definisi mengenai keamanan maritim di kalangan internasional saat ini masih belum mencapai kesepakatan, bahkan dalam UNCLOS 1982 yang merupakan aturan internasional mengenai hukum laut saja tidak menjelaskan mengenai pengertian dari keamanan maritim itu sendiri. Sebelum menjelaskan mengenai definisi dari keamanan maritim, pembahasan mengenai konsep *Mare Liberium* menjadi penting untuk di bahas. *Mare Liberium* merupakan konsep yang diinisiasi oleh Hugo D Grotius, seorang pakar hukum internasional di Belanda, ia menyatakan bahwa lautan itu bebas untuk dilayari (asas kebebasan). Konsep yang diajukan oleh Grotius ini merupakan perlawanan dari konsep *Mare Clausum* yaitu lautan itu ada pemiliknya. *Mare Clausum* ini merupakan tindakan kerajaan yang membagi-bagi lautan sehingga setiap lautan memiliki penguasa. Akibatnya kegiatan

---

<sup>146</sup> Michael McNicholas, *Maritime Security An Introduction*, Elsevier, Amerika Serikat, 2008, hlm 89

pelayaran dan penangkapan ikan menjadi terancam karena hilangnya kebebasan tersebut.<sup>147</sup>

Konsep *mare liberium* ini pada hukum internasional saat ini memang tidak diterapkan secara penuh karena adanya zonasi maritim. Hanya di laut lepaslah adanya asas kebebasan yang berlaku mutlak bagi seluruh negara. Namun untuk menjamin adanya kelancaran kegiatan pelayaran, muncul konsep hak lintas damai dan hak lintas transit yang dimiliki oleh kapal asing untuk melintasi laut yang menjadi yurisdiksi suatu negara. Hak inilah yang kemudian memunculkan suatu potensi ancaman terhadap keamanan suatu negara seperti timbulnya terorisme maritim, perampokan, dan tindakan-tindakan lain yang menimbulkan ketakutan.

Selain itu, ada juga konsep mengenai eksklusifitas dan inklusifitas dalam permasalahan klaim terhadap wilayah laut dan udara di atasnya. Konsep inklusifitas ini dimaksudkan untuk mengakomodasi kepentingan semua negara terhadap laut dan udara, maksudnya laut digunakan dan dimanfaatkan oleh seluruh manusia sehingga ada kesetaraan manfaat yang didapat oleh setiap negara. Sedangkan eksklusifitas ini bermaksud untuk memberikan manfaat hanya untuk satu negara yaitu suatu negara memiliki hak/otoritas untuk mengambil keputusan terkait laut dan ruang angkasa di atasnya tanpa memperhitungkan kepentingan dari negara yang lain sehingga lautan menjadi dimiliki oleh negara tersebut.<sup>148</sup>

---

<sup>147</sup> Dikdik Muhammad Sodik, *Op.Cit.* hlm. 5

<sup>148</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea, Op.Cit.* hlm. 3



Walaupun belum ada kesepakatan mengenai definisi dari keamanan maritim itu sendiri, namun dalam perkembangannya banyak yang mengartikan keamanan maritim sebagai sebuah tindakan untuk mengidentifikasi ancaman yang telah ada atau yang berpotensi mengancam keamanan maritim, langkah-langkah apa yang harus ditempuh, atau perlu untuk dilakukan, atau tindakan apa yang harus dilakukan berkaitan dengan keamanan maritim.<sup>149</sup>

Keamanan maritim memiliki definisi yang berbeda-beda tergantung siapa yang mendefinisikan dan dalam konteks apa definisi tersebut digunakan. Bagi angkatan bersenjata (tentara/militer), keamanan maritim berkaitan dengan pertahanan negara yaitu perlindungan terhadap adanya tindakan ancaman terhadap negara seperti kejahatan transnasional, pembajakan, penggelapan, terorisme, pencemaran/perusakan lingkungan dan ancaman-ancaman lain di wilayah maritimnya. Bagi operator kapal, keamanan maritim menitikberatkan pada sistem transportasi dan keamanan kapal dari serangan kriminal sehingga kargo dapat sampai ke tujuan.<sup>150</sup>

Pada intinya keamanan maritim ini berkaitan dengan pengamanan wilayah teritorial dari serangan, maupun ancaman serangan yang akan mengganggu keamanan dan menyebabkan ketakutan terhadap masyarakat. Selain itu, keamanan maritim juga berkaitan dengan keselamatan kapal laut.<sup>151</sup>

---

<sup>149</sup>*Ibid*, hlm. 11

<sup>150</sup>*Ibid*, hlm 8

<sup>151</sup> Shicun Wu dan Keyuan Zou, *Maritime Security in The South China Sea : Regional Implication and International Cooperation*, Ashgate Publishing Company, Farnham, 2009, hlm. 3

Ancaman yang mungkin paling mengerikan bagi suatu negara adalah adanya serangan terorisme bagi kapal-kapal yang melintas dan adanya serangan menggunakan senjata pemusnah masal yang pada abad ini menjadi perlombaan setiap negara untuk membuat dan dimungkinkan untuk digunakan di laut. Untuk itu keamanan maritim menjadi sangat penting bagi suatu negara. Jikapun dalam UNCLOS 1982 tidak menyebutkan atau tidak mewajibkan suatu negara untuk melakukan pengamanan di wilayah maritimnya, dengan kesadaran atas banyaknya potensi ancaman tersebut, negara harus melakukan tindakan pengamanan bahkan memperketat demi kerjaminnya kedaulatan negara itu sendiri.

Pada tahun 2008, Sekretaris Jenderal PBB menyampaikan laporan dalam acara *Oceans and The Law of The Sea* mengidentifikasi 7 (tujuh) ancaman khusus terhadap keamanan maritim yaitu :

1. Pembajakan dan perampokan bersenjata;
2. Serangan teroris;
3. Perdagangan gelap senjata dan senjata pemusnah masal (*mass destroyed weapon*);
4. Perdagangan gelap narkoba, obat terlarang dan psikotropika;
5. Penyelundupan dan jual beli manusia di laut;
6. Penangkapan ikan secara ilegal (*Illegal, unreported unreglated fishing/IUU*); dan
7. Perusakan lingkungan yang disengaja.<sup>152</sup>

---

<sup>152</sup> *Ibid*, hlm 10

Ketujuh ancaman tersebut dalam rapat yang diadakan oleh PBB masih mendapatkan pertentangan utamanya untuk penangkapan ikan secara ilegal karena dianggap tidak masuk menjadi ancaman keamanan melainkan ancaman terhadap sektor ekonomi. Dalam tulisan ini, hanya akan dijelaskan mengenai keamanan maritim dalam hal pembajakan, perampokan dan terorisme.

#### G. Keamanan Maritim dalam Aturan Hukum Internasional dan Nasional

Keamanan maritim merupakan salah satu sektor penting, baik bagi suatu negara untuk melindungi wilayahnya atau bagi pihak-pihak yang memanfaatkan laut untuk kepentingan keselamatan pelayaran. Untuk menjaga agar keamanan maritim dapat dilaksanakan dan ada penekanan untuk dilakukan, maka diperlukan adanya aturan baik secara internasional maupun nasional.

Aturan secara internasional diperlukan agar ada keseragaman mengenai pokok-pokok pengamanan antar negara, sehingga lebih mudah dalam pelaksanaannya. Sedangkan aturan nasional diperlukan sebagai pengaturan internal yang lebih teknis dan adanya legitimasi bagi negara untuk melakukan tindakan pengamanan. Meskipun UNCLOS 1982 sebagai aturan mengenai hukum laut internasional tidak menyebutkan mengenai keamanan maritim, namun sudah ada aturan internasional yang berkaitan dengan keamanan maritim. Berikut ini akan dijelaskan mengenai aturan-aturan berkaitan dengan keamanan maritim yang berlaku secara internasional dan nasional.

## 1. Keamanan Maritim dalam Aturan Hukum Internasional

### a. *United Nation Convention on the Law of the Sea*

*United Nation Convention on the Law of the Sea* atau UNCLOS memang tidak secara spesifik menjelaskan mengenai keamanan maritim maupun tindakan-tindakan yang dapat atau wajib dilakukan oleh negara untuk melindungi keamanan maritimnya, namun UNCLOS hasil konferensi pada tahun 1982 memiliki beberapa pasal yang sedikit menyinggung mengenai keamanan maritim. UNCLOS sendiri terdiri dari 320 Pasal yang terbagi dalam 17 bagian, ditambah dengan 9 aturan tambahan/*annex*.

Dalam kaitannya dengan keamanan maritim, UNCLOS memang belum secara spesifik mengatur mengenai keamanan maritim. Hanya saja dalam beberapa pasal memang sedikit memberikan pengaturan mengenai larangan bagi kapal-kapal asing di wilayah lauta yang berada dalam kedaulatan suatu negara seperti pada Pasal 19 dan Pasal 21. Selain itu, UNCLOS juga menyebutkan mengenai kewajiban yang harus dilakukan oleh kapal maupun pesawat asing ketika melalui wilayah alur laut kepulauan suatu negara pantai yaitu pada Pasal 51 yang berisi ketentuan-ketentuan yang termuat dalam Pasal 39, 40, 42 dan 44. Selain pasal-pasal tersebut, UNCLOS juga membahas mengenai kejahatan yang terjadi di laut lepas yaitu pembajakan yang diatur dalam Pasal 101 sampai

105. Pasal-pasal diatas diatur dalam kaitannya dengan adanya potensi ancaman bagi negara pantai.

Selain mengatur mengenai beberapa larangan dan kewajiban bagi kapal asing, dalam Pasal 21 UCNLOS juga menyebutkan mengenai pengadopsian aturan hukum dengan menyebutkan bahwa negara pantai dapat mengadopsi hukum dan peraturan yang sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS dan hukum internasional lain yang berkaitan dengan lintas damai untuk menghormati beberapa hal yang salah satunya adalah untuk melindungi alat bantu dan fasilitas navigasi dan fasilitas dan instalasi yang lainnya. Tujuan mengapa negara pantai “dianjurkan” untuk mengadopsi aturan-aturan tersebut adalah untuk melindungi keamanan kapal-kapal yang melintas dari ancaman yang mungkin terjadi.

*b. Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*

SUA atau *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* merupakan konvensi yang menitikberatkan pada perlindungan terhadap keamanan pelayaran dari tindakan kejahatan. Pada mulanya, Amerika mengajukan sebuah proposal kepada IMO mengenai tindakan untuk mencegah terjadinya tindakan kejahatan, kemudian pada tahun 1985 IMO menerima dengan dikeluarkannya resolusi nomor A.584(14)

yaitu *Measures to Prevent Unlawful Acts Which Threaten The Safety of Ships and Security of Their Passengers and Crews*. Tindak lanjut dari dikeluarkannya resolusi tersebut, pada 1986 Pemerintah Austria, Mesir dan Italia meminta IMO untuk mengadakan suatu konferensi untuk membahas mengenai tindak kejahatan yang menyerang keselamatan pelayaran dan membahayakan kehidupan manusia yang hidup di kapal, membahayakan keselamatan manusia dan barang-barang yang diangkutnya. Latar belakang diajukannya permohonan ini adalah pada tahun 1985 kapal bernama *Achille Lauro* milik Italia dibajak oleh 4 anggota *Palestinian Liberation Front*, 30 mil dari pantai Mesir.<sup>153</sup> Akhirnya pada bulan Maret 1988 dilaksanakan pengadopsian terhadap *Convention for Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation / SUA*.<sup>154</sup>

SUA mengatur mengenai tindakan-tindakan yang dikategorikan sebagai kejahatan terhadap keselamatan pelayaran, tindakan apa saja yang dapat dilakukan ketika suatu kapal ketika kapal menghadapi tindakan kejahatan, kewajiban negara terkait adanya tindak kejahatan yang terjadi diwilayahnya serta hak dan kewajiban bagi negara yang benderanya dikibarkan terhadap kapal yang melakukan tindakan kejahatan.

---

<sup>153</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of The Sea*, *Op.Cit.*, hlm 151

<sup>154</sup> Penjelasan oleh IMO dalam web nya di alamat <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/sua-treaties.aspx> terakhir di akses pada 28 Maret 2017 pukul 14.29

Sampai saat ini, Indonesia sebagai negara yang berkepentingan dalam hal keamanan laut, sayangnya tidak melakukan ratifikasi terhadap konvensi ini, padahal apa yang diatur dalam SUA penting bagi Indonesia sebagai negara yang memiliki alur laut kepulauan dan juga dilalui oleh banyak kapal-kapal asing.

c. *International Convention for the Safety of Life at Sea*

*International Convention for the Safety of Life at Sea* atau yang lebih di kenal dengan sebutan SOLAS adalah suatu perjanjian multilateral yang ditandatangani pada tahun 1974 dan mulai dilaksanakan (*came into force*) pada tahun 1980. Konvensi ini merupakan konvensi yang cukup penting karena memuat mengenai aturan mengenai keselamatan (baik manusia maupun barang) yang melakukan perjalanan melalui lautan.

Hingga saat ini, SOLAS terdiri dari 12 bab yaitu BAB I *General Provisions*, BAB II-1 *Construction-Structure, Subdivision and stability, machinery and electrical installations*, BAB II-2 *Construction-Fire Protection, Fire Detection and Fire Extinction*, BAB III *Life-saving appliances and arrangements*, BAB IV *Radio Communications*, BAB V *Safety of Navigation*, BAB VI *Carriage of cargoes*, BAB VII *Carriage of dangerous goods*, BAB VIII *Nuclear Ships*, BAB IX *Management for safe operation of Ships*, BAB X *Safety Measures for High speed Craft*, BAB XI-1 *Special Measures to Enhance Maritime Safety*, BAB XI-2 *Special Measures to*

*Enhance Maritime Security, BAB XII Additional Safety Measures for Bulk Carriers, BAB XIII Verification of compliance, BAB XIV Safety Measures for Ships Operating in Polar Water, dan Appendix Certificates*<sup>155</sup>

SOLAS secara umum mengatur mengenai keselamatan bagi kehidupan di laut atau dalam hal ini adalah pelayaran. Konvensi ini banyak mengatur mengenai aturan teknis baik preventif maupun represif terhadap kapal-kapal yang melakukan pelayaran seperti melakukan sertifikasi kapal sehingga dapat diketahui kapal tersebut layak untuk digunakan atau tidak. Salah satu peraturan yang cukup penting dalam SOLAS terdapat dalam BAB XI-2 mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim yang salah satu isinya mengatur mengenai kewajiban negara yang dilalui kapal untuk menetapkan level keamanan dan menginformasikannya kepada seluruh kapal yang akan memasuki, sedang berada, atau akan meninggalkan wilayah negara tersebut serta kepada pelabuhan-pelabuhan yang berada diseluruh wilayah teritorialnya. Ketentuan ini menjadi sangat penting karena dengan begitu terdapat tindakan preventif untuk mencegah adanya korban atau kerugian atas tindak kejahatan yang terjadi. SOLAS juga mengatur mengenai yurisdiksi

---

<sup>155</sup> [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx) terakhir di akses pada 31 Maret 2017



yang dimiliki baik oleh negara pantai maupun negara kebangsaan si kapal untuk melaksanakan yurisdiksinya.

d. *International Ship and Port Facility Security Code Code*

ISPS Code atau *International Ship and Port Facility Security Code* adalah sebuah aturan dan petunjuk tentang keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan. ISPS Code merupakan hasil dari amandemen SOLAS pada bulan Desember 2002. Salah satu alasan mengapa terjadi amandemen terhadap SOLAS dan kemudian muncul ISPS Code ini adalah karena adanya peristiwa 11 September yang terjadi di Amerika.<sup>156</sup> Bahkan dalam *preamble* nya, angka 2 menyebutkan mengenai tragedi 11 September 2001 sebagai alasan untuk meningkatkan kemandirian dan keselamatan kapal dan pelabuhan yang dikhawatirkan akan digunakan sebagai jalan untuk melakukan teror dikemudian hari.

ISPS code di hasilkan pada tahun 2002 dan mulai di laksanakan (*came into force*) pada 2004. ISPS terdiri dari 2 bagian yaitu bagian A dan B dimana bagian A merupakan aturan yang bersifat *mandatory*/perintah dan isinya berupa persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi oleh negara, otoritas pelabuhan dan perusahaan perkapalan dimana bagian ini didasarkan kepada bab 12-

---

<sup>156</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea*, *Op.Cit.* Hlm.158

2 SOLAS. Sedangkan bagian B berupa petunjuk untuk pemenuhan persyaratan yang terdapat dalam bagian A (*non-mandatory*).<sup>157</sup>

e. Keamanan Maritim Dalam Tingkat Regional

Persoalan mengenai keamanan maritim ternyata tidak hanya ada dalam tingkat dunia secara internasional saja, namun dalam tingkat regional ternyata telah di bahas. Salah satu kelompok regional yang membahas mengenai keamanan maritim adalah ASEAN. Pembahasan tersebut ada dalam *ASEAN Political-Security Community Blueprint 2025* dan yang sebelumnya. Jika dalam *APSC blueprint 2015* pembahasan mengenai keamanan maritim dirasa kurang memadai, maka untuk *APSC blueprint 2025* pembahasan mengenai keamanan maritim mulai dilengkapi. Pembahasannya terdapat dalam ketentuan huruf B yang membahas mengenai perdamaian, keamanan dan stabilitas regional dimana ASEAN menginginkan wilayahnya bebas dari senjata nuklir dan senjata pemusnah masal lainnya dan peningkatan keamanan maritim.<sup>158</sup>

Dalam bagian huruf B.6, *APSC Blueprint 2025* secara khusus membahas tentang peningkatan keamanan maritim dan promosi terhadap kerjasama maritim di wilayah ASEAN. Langkah pertama yang ditempuh adalah dengan menjadikan Laut China Selatan sebagai lautan yang damai, makmur dan peningkatan kerjasama di

---

<sup>157</sup> *Ibid*

<sup>158</sup> APSC Blueprint 2025 terdapat dalam web ASEAN di alamat <http://www.asean.org/storage/2012/05/ASEAN-APSC-Blueprint-2025.pdf> terakhir di akses pada 3 April 2017

wilayah tersebut. salah satu hal yang cukup menarik dari *blueprint* edisi 2025 ini adalah adanya rencana untuk membuat *Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea* (DOC) dan *Code of Conduct in the South China Sea* (COC). Terkait 2 niat tersebut, rasanya sulit untuk dilaksanakan mengingat saat ini Laut China Selatan sedang dalam kondisi yang cukup panas akibat sengketa yang terjadi antara beberapa anggota ASEAN melawan China dalam klaim terhadap kepulauan Spratly dan Parcel.

Dalam poin 12 dari ketentuan B.6.1, ASEAN juga mencanangkan perlawanan terhadap tindak *transnational crimes* termasuk (namun tak terbatas) perang melawan perdagangan gelap obat-obatan terlarang, pembajakan dan perampokan bersenjata di laut, dan perdagangan senjata secara ilegal.

Selain itu ASEAN juga menginginkan adanya peningkatan koordinasi dan kerjasama diantara anggotanya dalam sektor maritim termasuk meningkatkan keamanan dan keselamatan di wilayahnya serta memastikan konektivitas maritim, tempat berlabuh yang aman di jalur *Sea Lines of Communication* (SLOC) serta kebebasan pelayaran.

Kerjasama ASEAN dalam bidang maritim juga termasuk penguatan kerjasama dalam hal penegakan hukum termasuk didalamnya berbagi informasi untuk mengidentifikasi tantangan keamanan maritim dan potensi dampaknya terhadap perdamaian dan

keamanan di wilayahnya. ASEAN juga ingin mempromosikan hubungan dalam tataran nasional, regional dan internasional tentang kerjasama maritim terutama dalam hal perlawanan terhadap pembajakan dan perampokan bersenjata yang menyerang kapal.

Dari *ASPC Blueprint 2025* ini diketahui bahwa permasalahan keamanan maritim merupakan masalah bersama sehingga harus diatur dan dilaksanakan agar keamanan maritim tetap terjaga dengan baik diseluruh wilayah.

## 2. Keamanan Maritim dalam Aturan Hukum Nasional

### a. UU No. 6 Tahun 1996

UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia merupakan undang-undang pertama pasca diahkannya UNCLOS pada tahun 1982 dan diratifikasi dengan menggunakan UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea*. Dengan disahkannya UU ini pula UU No. 4 Prp. Tahun 1960 tentang Perairan Indonesia dicabut karena ketentuan tentang negara kepulauan di undang-undang tersebut tidak sesuai dengan UNCLOS.

UU No. 6 tahun 1996 ini sendiri terdiri dari 27 Pasal yang terbagi dalam 7 bab dimana sebagian besar dari aturan dalam undang-undang ini merupakan salinan dari UNCLOS yang telah di rubah dalam bahasa Indonesia.

b. PP No. 36 Tahun 2002 dan PP No. 37 Tahun 2002

Pasca dikeluarkannya Resolusi IMO mengenai penetapan Alur Laut Kepulauan Indonesia, Pemerintah Indonesiapun merespon dengan dikeluarkannya 2 (dua) peraturan penting yaitu Peraturan Pemerintah No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melakukan Hak Lintas Damai melalui Perairan Indonesia dan Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

Bersamaan dengan dikeluarkannya PP No. 36 Tahun 2002, pemerintah Indonesia juga mengeluarkan PP No. 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. PP No. 37 Tahun 2002 ini sebenarnya memiliki kesamaan dengan PP No. 36 Tahun 2002 namun lebih khusus membahas mengenai alur laut kepulauan.

c. UU No. 32 Tahun 2014

Pada tahun 2014 sebelum terjadinya pergantian presiden, telah disahkan satu undang-undang baru yaitu UU No. 32 Tahun 2014 Tentang kelautan. Dalam Pasal 3 undang-undang ini ada penegasan mengenai status Indonesia sebagai negara kepulauan berciri nusantara dan maritim. Pasal ini sebenarnya memposisikan maritim

sebagai ciri dari negara kepulauan Indonesia, bukan mendeklarasikan diri sebagai negara maritim.

Sebenarnya, selain peraturan-peraturan nasional yang telah disebutkan diatas, permasalahan tentang keamanan maritim juga dibahas dalam Rancangan Undang-Undang tentang Keamanan Nasional yang diajukan pada tahun 2012 namun hingga kini belum disahkan. RUU tersebut, secara khusus dalam bagian kelima membahas mengenai penanggulangan ancaman keamanan di laut dan di udara dimana penanggulangan ancaman yang terjadi di laut diserahkan kepada TNI AL dan instansi yang memiliki otoritas penyelenggaraan keamanan di laut dimana instansi tersebut langsung bertanggung jawab kepada presiden,

#### H. Bentuk-bentuk Kejahatan di Laut

Berbicara mengenai kejahatan yang terjadi dilaut, di dunia ini kenal banyak bentuk kejahatan di laut, beberapa diantaranya adalah pembajakan (*piracy*), perampokan dengan menggunakan senjata(*armed robbery*), terorisme maritim, dan beberapa kejahatan lainnya. Dalam kesempatan ini, akan dibahas mengenai 3 (tiga) bentuk kejahatan di atas.

##### 1. Pembajakan

Pembajakan atau yang dikenal dengan sebutan *piracy* adalah salah satu bentuk kejahatan yang terjadi dilaut. Dalam UNCLOS, pembajakan di bahas secara khusus dalam ketentuan Pasal 100 hingga 107. Dalam pasal 100 menyatakan bahwa setiap negara harus bekerjasama dalam hal penindasan (*repression*) terhadap kejahatan

pembajakan yang terjadi di laut lepas atau di luar yurisdiksi dari negara manapun.

Oppenheim mendefinisikan pembajakan sebagai tindakan yang tidak sah untuk melawan menggunakan kekerasan terhadap orang atau barang yang dilakukan di laut yang terbuka (laut lepas) baik dilakukan oleh kapal swasta melawan kapal yang lain atau dilakukan oleh kru atau penumpang kapal yang melakukan pemberontakan terhadap kapal yang ditumpangnya.<sup>159</sup>

Konsep mengenai pembajakan sebenarnya sudah ada sejak masa Roma Klasik (*classical Roman*) dimana pembajakan pada masa itu bukan dinilai sebagai tindakan kriminal, karena pada masa itu, pembajakan dinilai sebagai “gaya hidup” dan metode berperang seperti dikenal dengan sebutan *Viking* untuk pembajak di kawasan Nordik (Norwegia). Namun pada tahun 1598, seorang guru yang berkebangsaan Italia bernama Alberico Gentili menyatakan bahwa pembajakan merupakan tindakan kriminal, bukan tindakan perang, dan ia menyatakan bahwa “...an unauthorized taking of foreign life or property not authorized by a sovereign and synonymous with brigandage or robbery on land.”<sup>160</sup>

UNCLOS mendefinisikan pembajakan sebagai tindakan kekerasan atau penahanan secara ilegal atau tindakan pemusnahan lain,

---

<sup>159</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea, Op.Cit*, Hlm. 118

<sup>160</sup> James Kraska dan Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publisher, Lieden-Boston, 2013, hlm.693-694

yang dilakukan oleh kru atau penumpang dari kapal swasta atau pesawat swasta yang dilakukan di laut bebas yang tujuan akhirnya atau secara langsung menyerang kapal atau pesawat lain atau melawan orang atau barang di kapal atau pesawat, atau melawan kapal, pesawat, orang atau barang in suatu tempat diluar yurisdiksi dari seluruh negara. Selain itu, dikatakan pembajakan jika suatu tindakan partisipasi secara sukarela dalam sebuah operasi sebuah kapal atau pesawat dengan pengetahuan untuk menjadikannya tindakan membajak kapal atau pesawat.<sup>161</sup>

Pasal 103 UNCLOS juga mendefinisikan kapal atau pesawat pembajak adalah kapal atau pesawat yang diniatkan oleh seseorang yang mendominasi penguasaan terhadap kapal atau pesawat yang digunakan untuk tujuan melaukan salah satu tindakan yang disebutkan dalam Pasal 101.

Berdasarkan pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa dapat dikatakan pembajakan apabila :

- Tindakan dengan menggunakan kekerasan;
- Dilakukan secara ilegal
- Untuk menyerang kapal atau pesawat;
- Baik dilakukan dengan menyerang kapal lain atau dengan dilakukan oleh kru/penumpang pesawat;
- Berada di laut lepas/diluar yurisdiksi negara manapun.

---

<sup>161</sup> Pasal 101 UNCLOS



Selain dalam UNCLOS, pembahasan mengenai pembajakan terdapat dalam Resolusi IMO A. 1025(26) yang dikeluarkan pada tahun 2010 dimana mengatur juga mengenai perampokan terhadap kapal. Pembajakan ini sering kali dihubungkan dengan kalimat *hostes humani generis* atau dalam bahasa Inggris dikatakan sebagai *enemis of all mankind* sehingga dalam penanganannya dikenal adanya yurisdiksi universal dengan kata lain seluruh negara dapat menangani kejahatan jenis ini untuk tujuan perlindungan terhadap nasionalitasnya. Kejahatan jenis ini memang menjadi objek hukum internasional dan karena pembajakan ini dianggap sebagai tindakan yang sangat bengis (*heinous*), maka setiap negara ingin menindaknya untuk menebus hak melindungi negaranya.<sup>162</sup>

Dari pengertian tersebut, melihat *locus delicti* nya, maka jika pembahasan dari penelitian ini adalah diwilayah alur laut kepulauan, maka tindakan kriminalitas yang memenuhi unsur diatas tapi dilakukan di alur laut kepulauan, tidak dapat disebut sebagai tindakan pembajakan.

## 2. Perampokan Bersenjata

Perampokan menggunakan senjata atau *armed robbery* merupakan salah satu tindakan kejahatan di laut. Perampokan jenis ini di atur secara khusus bersama tindak kejahatan pembajakan dalam

---

<sup>162</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea*, *Op.Cit.* Hlm. 118

Resolusi IMO A. 1025(26) dimana *armed robbery* didefinisikan sebagai tindakan kekerasan atau penahanan secara ilegal atau tidak sah atau tindakan pemusnahan, atau ancaman selain tindakan pembajakan (*piracy*) yang tujuan akhir atau secara langsung menyerang kapal atau melawan orang atau barang diatas kapal dan dilakukan di perairan pedalaman, perairan kepulauan atau di lau teritorial suatu negara atau tindakan yang menghasut atau dengan sengaja memfasilitasi tindakan tersebut.<sup>163</sup>

Perampokan dengan menggunakan senjata ini memang sekilas terlihat sama dengan pembajakan, hanya saja berbeda dalam hal *locus delictae* nya. Jika pembajakan terjadi di laut lepas, maka perampokan terjadi di dalam yurisdiksi suatu negara, sehingga tidak dikenal adanya yurisdiksi universal dalam penanganannya. Bahkan James Kraska menyatakan kedua bentuk kejahatan itu sama dengan mengatakan bahwa “...*piracy toccurs in any waters beyond the 12-nautical mile territorial sea; inside the territorial sea, the crime is called “armed robbery at sea”....*”.<sup>164</sup> Perampokan ini seringkali terjadi ketika kapal sedang berlabuh di pelabuhan, atau berada dekat dengan daratan dan saat transit di *choke point*.<sup>165</sup> Karena perampokan ini terjadi di dalam yurisdiksi suatu negara, maka tanggung jawab diberikan kepada negara pemilik yurisdiksi.

---

<sup>163</sup> Ketentuan 2.2 Resolusi IMO A. 1025(26)

<sup>164</sup> James Kraska dan Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law, Op.Cit.* hlm.

<sup>165</sup> *Ibid.* hlm. 358

### 3. Terorisme Maritim

Pasca serangan 11 September yang menyerang Amerika Serikat, seluruh dunia kemudian berbondong-bondong membahas mengenai keamanan dari serangan teroris. Salah satu sektor keamanan yang dilindungi adalah keamanan maritim dari tindakan terorisme maritim. Terorisme maritim ini di bahas dalam *Protocol of 2005 to The Convention for The Suppression of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation* namun dalam SUA tersebut tidak menyebutkan secara khusus mengenai terorisme maritim. Namun *The Council for Security Cooperation in the Asia Pacific/CSCAP* mendefinisikan terorisme maritim sebagai :

*the undertaking of terrorist acts and activities (1) within the maritime environment, (2) using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, (3) against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities.*<sup>166</sup>

Pada dasarnya, yang disebut dengan teroris adalah orang-orang yang ingin menciptakan ketakutan bagi orang lain, sehingga ia terlihat ada dengan cara melakukan kekerasan. Peter Chalk juga menyatakan bahwa sebenarnya terorisme itu sebuah taktik yang hanya dapat dikatakan efektif ketika dapat dengan nyata mendemonstrasikan ciri khas dan relevansinya melalui perbuatan propaganda.<sup>167</sup> Sedangkan The National Counterterrorism Center mendefinisikan teroris sebagai

---

<sup>166</sup> Michael D. Greenberg, dkk., *Maritime Security : Risk and Liability*, RAND Corporation, Santa Monica, 2006, hlm 9

<sup>167</sup> Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security : Terrorism, Piracy, and Challenger for the United States*, RAND Corporation, Santa Monica, 2008, hlm. 20

*“Premeditated, Politically motivated violence perpetrated against non-combatant targets by subnational group or clandestine agents.”*<sup>168</sup>

Lebih jauh, dikatakan bahwa teroris menggunakan kekuatan atau senjata untuk melawan orang atau benda dalam pelanggaran hukum di Amerika untuk kepentingan intimidasi, paksaan, dan penahanan untuk meminta tebusan, selain itu, teroris juga menggunakan ancaman yang menyebabkan rasa takut dalam masyarakat dan membuat masyarakat percaya bahwa pemerintah dalam kondisi *powerless* untuk mencegah adanya tindakan terorisme sehingga apa yang mereka lakukan terpublikasi dengan baik sebagai salah satu tujuannya. Tindakan terorisme yang dikenal saat ini sering dikaitkan dengan jaringan ekstrimis seperti Al Qaeda, ISIS dan gerakan-gerakan yang mengatasnamakan agama khususnya islam dalam melancarkan niatnya.

Jika dilihat sejak abad 20, aksi terorisme seringkali menggunakan senjata yang bersifat eksplosif seperti bom utamanya yang seringkali di gunakan di Indonesia. Namun, kini senjata yang bersifat eksplosif perlahan mulai digantikan. Salah satu senjata yang digunakan pada saat ini adalah senjata pemusnah massal / *mass destroyed weapon*. Setidaknya ada 4 tipe senjata pemusnah massal yang sedang dirintis untuk digunakan dalam aksi terorisme yaitu :

- Bahan/senjata kimia

---

<sup>168</sup> Michael McNicholas, *Maritime Security An Introduction*, Elsevier, Amerika Serikat, 2008, hlm. 226

- Biologi (virus, bakteri, toksin dan *rickettsia*)
- Radiologi/*dirty bomb* (menggunakan sinar radiologi)
- Nuklir.<sup>169</sup>

Dalam sejarah pelayaran dunia, aksi terorisme yang terjadi dan menyerang kapal dimulai pada tahun 1985 dalam kasus kapal Achille Lauro. Tahun 2000 kapal USS Cole yang sedang berlabuh di pelabuhan Aden menjadi target tindakan pengeboman menggunakan 400 pound bahan peledak yang diletakkan di sisi kapal tersebut. Tahun 2002, kapal MV Limburg juga menjadi obyek terorisme di Yaman dengan cara mengirimkan sebuah kapal kecil dengan muatan detonator ke dekat kapal yang memuat 397.000 barel minyak dan akhirnya meledak dan menewaskan satu orang dan merusak tengker tersebut dan Al Qaeda mengklaim bertanggung jawab atas aksi tersebut. Selain beberapa aksi terorisme diatas, masih banyak lagi tindakan terorisme maritim yang terjadi. Bahkan yang terakhir pada tahun 2016 lalu, terjadi penculikan kru kapal dari beberapa kapal di wilayah laut Sulu Filipina dimana pelaku meminta tebusan oleh kelompok Abu Sayyaf. Aksi tersebut bisa dikatakan sebagai tindakan yang tujuannya untuk membiayai tindakan terorismenya.

Aksi terorisme maritim merupakan salah satu hal yang cukup mengerikan apalagi jika pelaku menggunakan senjata pemusnah

---

<sup>169</sup> *Ibid*, hlm. 240

massal. Maka perlu tindakan-tindakan preventif dan penanganan khusus yang tepat untuk mencegah terjadinya terorisme maritim di setiap negara khususnya negara-negara yang menjadi jalur perdagangan internasional seperti Indonesia.

#### I. Visi Poros Maritim Dunia

Beberapa tahun belakang, masyarakat Indonesia kembali dikenalkan mengenai konsepsi negara maritim. Konsep ini di gemborkan oleh salah satu calon presiden Joko Widodo yang kemudian mengenai Visi Poros Maritim apabila ia terpilih. Dan pasca di lantik sebagai presiden, Joko Widodo pun menyatakan suatu gagasan yang disebut Nawa Cita untuk membangun wibawa Indonesia yang berkomitmen pada pengembangan Indonesia sebagai negara kepulauan dan negara maritim.

Seakan selaras dengan strategi China, Indonesia mengumumkan kebijakan baru yang disebut Poros Maritim Dunia pada tanggal 13 November 2014 di forum Konferensi Tingkat Tinggi Asia Timur.<sup>170</sup> Pasca dikeluarkannya kebijakan tersebut, Indonesia mengarahkan kebijakan pembangunannya ke wilayah pesisir. Salah satu kebijakan turunan dari Poros Maritim Dunia tersebut adalah Tol Laut yang diproyeksikan untuk menjamin konektivitas antar pulau di seluruh nusantara.

Visi yang diusung pemerintahan ini bukanlah suatu hal yang mustahil terjadi, karena alasan historis dan geografis yang dimiliki oleh Indonesia

---

<sup>170</sup> Untung Suropati, dkk, *Op. Cit.*, hlm. 30

menjadikannya lebih mudah untuk diwujudkan. Ketika berbicara mengenai negara maritim, salah satu sektor yang sangat penting dalam mewujudkan visi Indonesia sebagai negara maritim adalah perdagangan internasional melalui laut. Berbicara mengenai negara maritim, tentunya harus terlebih dahulu dikenal apa itu negara maritim, seperti yang telah disebutkan sebelumnya, dapat dikatakan sebagai negara maritim apabila sebuah negara dapat memanfaatkan lautannya dengan menggunakan teknologi, ilmu pengetahuan dan peralatan yang lain untuk mengelola dan memanfaatkan potensi lautannya. Salah satu langkah pemanfaatannya adalah untuk memakmurkan rakyatnya seperti yang di amanahkan dalam UUD 1945 Pasal 33 ayat (3) yang menyebutkan bahwa bumi dan air dan kekayaan yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan digunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat. Perdagangan internasional melalui laut merupakan salah satu bentuk pemanfaatan lautan sebagai sumber penghasilan negara.

Jalur perdagangan internasional menjadi sangat penting karena ketika suatu negara pantai yang dilalui jalur perdagangan internasional melalui laut, maka negara tersebut memiliki peluang untuk mendapatkan pendapatan dengan membangun suatu pelabuhan dan membuat layanan-layanan kepada pengguna jalur. Hal inilah yang membuat Singapura yang pada dasarnya merupakan negara yang memiliki wilayah sangat kecil namun memiliki kekuatan ekonomi yang sangat stabil karena memiliki pelabuhan internasional yang kuat. Apalagi letak Singapura yang berada di jalur

perdagangan teramai yaitu Selat Malaka lebih menguntungkannya untuk menarik perhatian kapal-kapal besar untuk bersandar di pelabuhannya.

Visi pemerintahan untuk menjadikan Indonesia sebagai negara maritim ini sangat realistis mengingat jalur perdagangan internasional yang melewati Indonesia sangat ramai yang salah satunya adalah Selat Malaka, karena selat yang bersinggungan dengan 3 negara tersebut dilalui lebih dari 70.000 kapal pertahunnya<sup>171</sup>. Selat Malaka merupakan jalur perdagangan yang ramai dan padat karena letak geografis serta faktor historis yang terus berjalan hingga sekarang.<sup>172</sup>

Lalu, apakah yang disebut dengan Visi Poros Maritim Dunia? Bernhard Limbong menyatakan bahwa konsep poros maritim memiliki makna sebagai upaya untuk menjadikan laut sebagai titik sentral pertahanan dan ekonomi.<sup>173</sup> Lebih lanjut Untung Soropati menyatakan bahwa konsepsi poros maritim dunia ini lebih tepat digunakan dalam konteks geopolitik yang berisi *ends*, *means* dan *ways*. *Ends* atau tujuannya yang dimaksud adalah menjadikan Indonesia sebagai negara dengan kekuatan maritim yang besar. *Means* atau alatnya adalah seluruh elemen kekuatan yang dimiliki oleh Indonesia, baik

---

<sup>171</sup> Ganjar Ariel Santoso, *Pembentukan Rezim Maritim Untuk Mengatasi Ancaman Terorisme Maritim di Selat Malaka*, terdapat di [https://www.academia.edu/7653888/PEMBENTUKAN\\_REZIM\\_MARITIM\\_UNTUK\\_MENGATASI\\_ANCAMAN\\_TERORISME\\_MARITIM\\_DI\\_SELAT\\_MALAKA](https://www.academia.edu/7653888/PEMBENTUKAN_REZIM_MARITIM_UNTUK_MENGATASI_ANCAMAN_TERORISME_MARITIM_DI_SELAT_MALAKA), terakhir diakses pada 4 Oktober 2016 pukul 19.07 Wib, hlm. 1

<sup>172</sup> <http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2629/BAB%20I.pdf?sequence=5&isAllowed=y>, terakhir diakses pada tanggal 4 Oktober 2016, pukul 18.18 WIB, hlm. 1

<sup>173</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 29



yang statis maupun dinamis. *Ways* atau jalannya adalah strategi pembangunan yang dirumuskan oleh pemerintah.<sup>174</sup>

Visi Poros Maritim Dunia, Oleh Presiden Joko Widodo kemudian dijabarkan dalam 5 pilar. Namun 5 pilar yang disebutkan dalam buku karangan Untung Suropati memiliki perbedaan dengan yang disebutkan dalam Naskah Seminar karya peserta PPSA XX Lemhanas berikut perbedaannya

5 Pilar Poros Maritim Dunia dalam Buku Karangan Untung Suropati :

- 1) Budaya Maritim;
- 2) Ekonomi Maritim;
- 3) Konektivitas Maritim;
- 4) Diplomasi Maritim; dan
- 5) Keamanan Maritim.<sup>175</sup>

5 Pilar Poros Maritim Dunia dalam Naskah Seminar PPSA XX Lemhanas :

- 1) Budaya Maritim;
- 2) Sumber Daya Maritim;
- 3) Infrastruktur dan Konektivitas Maritim;
- 4) Diplomasi Maritim; dan
- 5) Pertahanan Maritim.<sup>176</sup>

---

<sup>174</sup> Untung Suropati, dkk, *Op. Cit.*, hlm. 174

<sup>175</sup> *Ibid*, hlm. 146-147

<sup>176</sup> Naskah Seminar PPSA XX LEMHANAS tahun 2016 hlm. 29-33

Sebagai salah satu pilar poros maritim dunia, keamanan maritim menjadi sangat penting bagi Indonesia. Sebagai negara maritim, Indonesia diharuskan untuk bisa mencegah terjadinya ancaman terhadap wilayahnya dari kejahatan yang mungkin terjadi khususnya di wilayah-wilayah jalur perdagangan internasional yang rawan. Salah satu bentuk kejahatan yang saat ini mulai muncul adalah terorisme maritim. Kondisi padatnya lalu lintas pelayaran kapal dagang internasional tentunya dimanfaatkan oleh kelompok-kelompok terorisme untuk menyebarkan ketakutan dan untuk mencari dana demi terwujudnya niat mereka dan kapal-kapal dagang yang memiliki muatan seperti minyak menjadi sasaran empuk.<sup>177</sup>

Dengan adanya Visi Poros Maritim ini, diharapkan Indonesia dapat berkembang menjadi negara yang mampu berdiri sendiri tanpa harus bergantung kepada negara lain. Besarnya potensi yang dimiliki oleh laut Indonesia juga diharapkan dapat memakmurkan seluruh masyarakat Indonesia dan mengangkat masyarakat Indonesia untuk dapat hidup dengan layak.

#### J. Islam dan Hukum Laut

Islam merupakan ajaran agama yang lahir di Saudi Arabia dan dibawa oleh Nabi Muhammad SAW sebagai utusan Allah. Dalam perkembangannya, Nabi Muhammad hijrah dan membangun suatu negeri bernama Madinah

---

<sup>177</sup> Bernhard Limbong, *Op.Cit.* hlm. 95

yang sebelumnya bernama Yastrib<sup>178</sup> dimana Islam menjadi landasan dalam menjalankan pemerintahannya. Berdirinya Negeri Madinah ini ditandai dengan ditandatanganinya Piagam Madinah sebagai solusi dari pertikaian yang terjadi sebelum hijrahnya Nabi Muhammad ke Madinah tersebut.<sup>179</sup>

Piagam Madinah yang terdiri dari 47 Pasal mengatur penduduk negeri Madinah yang memiliki keberagaman suku dan keyakinan. Negeri Madinah tidaklah negeri yang terdiri dari kaum muslimin saja, namun juga terdapat komunitas lain yaitu Banu ‘Auf, Banu Sa’idah, Banu Al Harits, Banu Jusyam, Banu Al Najjar, Banu ‘Amr bin ‘Auf, Banu Al Nabit dan Banu Al Aws dimana seluruh komunitas tersebut menjadi satu umat seperti yang telah ditulis dalam Pasal 1 Piagam Madinah.<sup>180</sup>

Salah satu yang diatur dalam Piagam Madinah adalah tentang mempertahankan negeri. Pasal 44 Piagam Madinah menuliskan bahwa

وإن بينهم النصر على من دهم يثرب.

“Mereka (pendukung piagam) bahu-membahu dalam menghadapi penyerang kota Yastrib.” Dari pasal tersebut, dapat dilihat bahwa masyarakat benar-benar menjaga negerinya. Dalam pasal tersebut menyatakan bahwa masyarakat akan melindungi kotanya yang berupa daratan. Jika Madinah saat

---

<sup>178</sup> Ali Irsyad, *Piagam Madinah dan Pengaruhnya Terhadap Masyarakat Madinah*, Fakultas Adab UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2009, terdapat dalam <http://digilib.uin-suka.ac.id/2773/1/BAB%20I,%20V,%20DAFTAR%20PUSTAKA.pdf> , terakhir diakses pada 4 Juni 2017 pukul 20.17 WIB, hlm. 1

<sup>179</sup> *Ibid*, hlm. 13

<sup>180</sup> -, *Piagam Madinah dan Terjemahnya*, terdapat dalam <http://simbi.kemenag.go.id/pustaka/images/materibuku/TEKS%20PIAGAM%20MADINAH.pdf> diakses terakhir pada 4 Juni 2017 pukul 21.56 WIB

itu juga memiliki lautan, maka lautan juga termasuk dalam wilayah yang akan di lindungi.

Bagi rakyat Madinah saat itu yang telah menyetujui berlakunya Piagam Madinah tersebut wajib untuk melaksanakannya. Sama halnya dengan apa yang disebut *pacta sunt servanda* dalam hukum perjanjian internasional dimana setiap pihak wajib untuk melaksanakan isi dari perjanjian yang telah ditandatangani.<sup>181</sup> Begitu juga dalam islam, bahkan dalam sebuah hadist Nabi Muhammad menyatakan bahwa:

*“Orang-orang muslim itu terikat kepada perjanjian-perjanjian (klausul-klausul) mereka, kecuali perjanjian (klausul) yang mengharamkan yang halal atau menghalalkan yang haram.”*<sup>182</sup>

Meskipun tidak diatur dalam Al Quran maupun Hadist, namun lautan yang merupakan bagian tak terpisahkan dari suatu negara haruslah tetap dijaga keamanannya. Untuk itu perlu adanya hukum baru berkaitan dengan lautan ini yang didapatkan dari metode-metode yang telah ada seperti Ijtihat, Qiyas, Ijma dan metode lain yang cocok digunakan.

Dalam sejarahnya, pernah ada suatu hukum laut atau kemaritiman yang diatur bersamaan dengan aturan lain dimana Al Quran dan Hadist menjadi sumber nya yaitu Undang-Undang Malaka atau *Malacca Laws*. Undang-undang tersebut merupakan hukum yang dibuat Kesultanan Malaya atau Kesultanan Malaka pada abad 14.<sup>183</sup> Wilayah Kesultanan Malaka sendiri

---

<sup>181</sup> Sumaryo Suryokusumo, *Hukum Perjanjian Internasional*, PT. Tatanusa, Jakarta, 2008, hlm. 83

<sup>182</sup> Rahmani Timorita Yulianti, *Asas-asas Perjanjian (Akad) dalam Hukum Kontrak Syariah*, jurnal yang terdapat dalam <https://journal.uui.ac.id/index.php/JEI/article/viewFile/164/129> terakhir diakses pada 5 Juni 2017 pukul 00.54 WIB, hlm. 101

<sup>183</sup> Shamrahayu A Aziz, *The Malaysian Legal System : The Roots, The Influence and The Future*, terdapat dalam

mencakup Malaysia bagian selatan dan sebagian dari Sumatera serta Selat Malaka sebagai laut yang berada dalam kekuasaannya. Salah satu yang menarik dari Undang-undang Malaka adalah pengaruh Islam yang kuat dan adanya hukum laut yang menjadi bagian dari Undang-undang Malaka.<sup>184</sup> Hukum laut yang terdapat dalam Undang-undang Malaka terdapat dalam Pasal 23.3-5 hingga Pasal 24.1 dan Pasal 29.<sup>185</sup>

Jauh sebelum hukum laut dalam Undang-undang Malaka, sebenarnya pada masa kepemimpinan Umar bin Abdul Aziz, khalifah pada masa Dinasti Umayyah juga pernah mengatur mengenai lautan dimana pada masa pertentangan tentang konsep lautan bebas dan lautan tertutup, Gubernur Afrika Utara meminta izin untuk melakukan pelarangan bagi pedagang Eropa Selatan memasuki wilayah Pantai Afrika dengan kapalnya atau menarik bea cukai atas barang-barang yang dibawanya. Namun Umar bin Abdul Aziz melarangnya dengan alasan laut itu bebas seperti yang telah Allah katakan dalam Q.S. An Nahl ayat 14 bahwa lautan ini telah diberikan oleh Allah kepada manusia agar manusia dapat mengambil hasil lautnya seperti ikan dan perhiasan (mutiara) dan Q.S. Fatir ayat 12. Berkaitan dengan bea cukai, Umar bin Abdul Aziz melarang dengan mendasarkan pelarangannya pada Q.S. Hud

---

[http://italeem.iium.edu.my/2014/pluginfile.php/325015/mod\\_folder/content/0/THE\\_MALAYSIA\\_N\\_LEGAL\\_SYSTEM\\_THE\\_ROOTS,\\_THE\\_I.pdf](http://italeem.iium.edu.my/2014/pluginfile.php/325015/mod_folder/content/0/THE_MALAYSIA_N_LEGAL_SYSTEM_THE_ROOTS,_THE_I.pdf) terakhir diakses pada 5 Juni 2017 pukul 00.24 WIB

<sup>184</sup> M.B. Hooker, *Islamic Law in South-East Asia*, Oxford University Press, Singapore, 1984, hlm. 9

<sup>185</sup> *Ibid*, hlm. 11

ayat 85 yang menyatakan bahwa “..... dan janganlah kamu merugikan manusia terhadap hak-hak mereka.....”.<sup>186</sup>

Permasalahan keamanan negara merupakan permasalahan yang sangat penting untuk dijaga oleh sebuah negara. Negara yang gagal biasanya adalah negara yang tidak dapat menjalankan fungsinya yaitu keamanan, kesejahteraan, dan legitimasi atau penegakan hukum.<sup>187</sup> Aspek keamanan menjadi salah satu hal yang cukup penting untuk dilindungi oleh sebuah negara untuk sebagai fungsinya dan juga agar kedaulatannya tetap terjaga.

Dalam kajian islam, dikenal sebuah jargon atau fatwa *Hubbul wathan minal iman* yang didengungkan oleh KH Hasyim Asyari, seorang ulama Indonesia yang juga pahlawan nasional. Jargon tersebut oleh ketua umum PBNU, KH Said Aqil Siradj dinyatakan sebagai fatwa dari KH Hasyim Asyari. Sebelumnya memang banyak yang menyangka bahwa jargon tersebut adalah hadist, bahkan di negara Timur Tengah tidak ada yang mengemukakan jargon tersebut.<sup>188</sup>

*Hubbul wathan minal iman* memiliki arti bahwa cinta tanah air merupakan bagian dari iman, maksudnya adalah perasaan yang dimiliki oleh seseorang untuk mencintai tanah airnya karena disanalah tempat kelahirannya, selain itu juga karena negara tersebut merupakan tempat

---

<sup>186</sup> Ali Ali Mansur, *Syari'at Islam dan Hukum Internasional Umum*, Bulan Bintang, Jakarta, 1973, hlm. 29

<sup>187</sup> -, terdapat dalam <http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/135851-T%2028013-Kajian%20mengenai-Metodologi.pdf> terakhir diakses pada 25 Mei 2017 pukul 20.45 WIB

<sup>188</sup> Muslim Abdurrahman/Fathoni, *Kiai Said : Cinta Tanah Air Penjaga Bangsa dari Perpecahan*, terdapat dalam <http://www.nu.or.id/post/read/68797/kiai-said-cinta-tanah-air-penjaga-bangsa-dari-perpecahan> terakhir di akses pada 25 Mei 2017 pukul 20.54 WIB

bernaung baginya, menjalankan aktivitas, mencari rizeki serta menjalankan kehidupannya sebagai manusia dan umat beragama.<sup>189</sup>

Nabi Ibrahim AS sendiri bahkan pernah menunjukkan kecintaannya pada negerinya dengan berdoa kepada Allah yang telah ditulis dalam Al Qur'an yaitu :

وَإِذْ قَالَ إِبْرَاهِيمُ رَبِّ اجْعَلْ هَذَا بَلَدًا آمِنًا وَارْزُقْ أَهْلَهُ مِنَ الثَّمَرَاتِ مَنْ  
ءَامَنَ مِنْهُمْ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ قَالَ وَمَنْ كَفَرَ فَأُمَتِّعُهُ قَلِيلًا ثُمَّ أَضْطَرُّهُ  
إِلَىٰ عَذَابِ النَّارِ وَبِئْسَ الْمَصِيرُ

Artinya :

“Dan (ingatlah), ketika Ibrahim berdo'a : Ya, Tuhanku, jadikanlah negeri ini negeri yang aman sentosa, dan berikanlah rizeki dari buah-buahan kepada penduduknya yang beriman diantara mereka kepada Allah dan hari kemudian. Allah berfirman : “Dan kepada orang yang kafirpun Aku beri kesenangan sementara, kemudian Aku paksa ia menjalani siksa negara dan itulah seburuk-buruknya tempat kembali.” (Q.S. Al Baqarah ayat 126)

Apa yang telah di contohkan oleh Nabi Ibrahim AS telah cukup memberikan bukti bahwa sebagai manusia khususnya umat muslim sudah seharusnya mencintai negerinya. Mencintai tanah air disini bisa dengan menjaga negara ini dari segala kemungkinan yang akan mengancam keamanan negara sehingga terpelihara negara yang aman dan damai.<sup>190</sup>

Salah satu sektor keamanan yang perlu dijaga adalah keamanan maritim, dimana pada konteks di Indonesia saat ini keamanan maritim menjadi sangat penting utamanya saat Indonesia telah mencanangkan diri

---

<sup>189</sup> Bahiyah Solihah, *Konsep Cinta Tanah Air Perspektif Ath-Thahtawi dan Relevansinya dengan Pendidikan di Indonesia*, terdapat dalam <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/30188/1/BAHIYYAH%20SOLIHAH-FITK.pdf> , hlm. 17, terakhir di akses pada 25 Mei 2017 pukul 22.19 WIB

<sup>190</sup> *Ibid*, hlm. 21

menuju negara poros maritim dunia. Ketika Indonesia menginginkan diri sebagai negara poros maritim dunia, pastilah lalu lintas pelayaran dan perdagangan di Indonesia akan cukup ramai dan potensi ancaman kepada keamanan negara pastilah muncul. Untuk itu, keamanan maritim di negara ini perlulah dijaga.

Salah satu bentuk untuk menjaga keamanan maritim adalah dengan adanya aturan-aturan hukum yang komprehensif dan efektif untuk dilaksanakan. Ratifikasi aturan-aturan internasional dan menindaklanjutinya dengan membuat aturan hukum nasional yang sesuai dengan kondisi Indonesia adalah salah satu langkah yang cukup penting untuk dilakukan demi melindungi keamanan nasional khususnya keamanan maritimnya. Untuk itu ketika rakyat dan pemerintahnya telah melakukan tindakan dalam rangka menjaga keamanan negaranya tentu dapat dikatakan telah beriman sesuai dengan jargon *hubbul wathan minal iman*.



BAB III  
IMPLEMENTASI KEAMANAN MARITIM DI WILAYAH ALKI  
BERDASARKAN UNCLOS 1982 MENUJU INDONESIA SEBAGAI NEGARA  
MARITIM

A. Keamanan Maritim di Wilayah Alur Laut Kepulauan Berdasarkan UNCLOS

Sejak ditandatangani pada tahun 1982, UNCLOS menjadi salah satu aturan hukum yang berlaku secara internasional dan tergolong menjadi aturan yang cukup komprehensif pada masa itu. Hampir semua permasalahan berkaitan dengan lautan dibahas sehingga ada kesamaan pandangan antara satu negara dengan negara lain mulai dari luas dari masing-masing zona maritim, hak dan kewajiban baik negara pantai terhadap wilayahnya maupun negara lainnya, aturan pelayaran, lintas damai hingga penyelesaian sengketa.

Seiring dengan berjalannya waktu, perkembangan dunia semakin kompleks utamanya menginjak abad ke 20 ini dimana banyak sekali terjadi peperangan dan muncul gerakan-gerakan separatis yang mengancam keamanan semua sektor negara. Permasalahan keamanan kemudian menjadi masalah yang cukup serius untuk dibahas. Permasalahan keamanan mulai memanas pasca tragedi mengerikan pada tahun 2001 dimana 4 pesawat komersial dibajak dan menabrak menara World Trade Centre (WTC) di New York dan Gedung Pentagon di Washington.<sup>191</sup> Dua pesawat berhasil menyerang gedung WTC dan satu pesawat berhasil menyerang gedung

---

<sup>191</sup> -, *9/11 Attacks*, <http://www.history.com/topics/9-11-attacks>, terakhir di akses pada 23 Mei 2017 pukul 22.09 WIB

Pentagon, sedangkan satu pesawat lagi yang direncanakan akan menyerang gedung Pentagon tidak berhasil karena pembajak diserang oleh penumpang terlebih dahulu dan akhirnya terjatuh di sebuah lapangan di wilayah Pensilvania.<sup>192</sup> Tragedi ini dapat dikatakan sebagai serangan teroris tersukses yang pernah terjadi meskipun satu pesawat gagal, namun aksi itu sukses untuk membuat hari itu menjadi hari yang bersejarah bagi Amerika Serikat.

Pasca kejadian tersebut, Amerika Serikat kemudian memperkuat seluruh sistem keamanannya. Tidak hanya di negaranya sendiri, namun juga ditingkat internasional dengan cara mempengaruhi negara-negara lain untuk memperkuat sistem keamanan secara internasional termasuk untuk sektor maritim yang dikhawatirkan menjadi salah satu akses untuk terjadinya aksi-aksi terorisme atau tindakan-tindakan lain yang mengancam keamanan maritim.<sup>193</sup>

Permasalahan mengenai keamanan maritim merupakan salah satu aspek penting untuk melindungi keamanan tidak hanya bagi negara, tapi juga untuk seluruh pengguna jalur lautan yang sangat penting untuk kegiatan ekonomi. Meskipun dinilai sebagai aturan hukum paling lengkap pada masanya, tetapi untuk permasalahan keamanan maritim UNCLOS tidak menjelaskan secara terperinci.

---

<sup>192</sup> CNN Library, *September 11, 2000 : Background and Timeline of the Attacks*, <http://edition.cnn.com/2013/07/27/us/september-11-anniversary-fast-facts/> terakhir di akses pada 23 Mei 2017 pukul 22.21 WIB

<sup>193</sup> Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea*, Oxford University Press, New York, 2011, hlm. 5

Meskipun dinilai masih sangat kurang, UNCLOS pada dasarnya memiliki peraturan yang memiliki hubungan dengan keamanan maritim yaitu terdapat dalam pengaturan mengenai *innocent passage*/lintas damai. Seperti yang telah dibahas di bab sebelumnya, UNCLOS mengatur mengenai beberapa tindakan yang dilarang untuk dilakukan oleh kapal-kapal asing ketika melakukan hak lintas damai melalui laut teritorial, ZEE, perairan pedalaman dan perairan kepulauan suatu negara. Dari beberapa tindakan yang dilarang, sebagian besar memiliki hubungan dengan keamanan negara pantai.

UNCLOS sendiri menyebutkan beberapa larangan bagi kapal asing dalam Pasal 19 yaitu :

- a) mengancam atau menggunakan kekuatan melawan kedaulatan, integritas teritorial atau kebebasan berpolitik di negara pantai, atau tindakan lain yang melukai prinsip-prinsip yang terdapat dalam hukum internasional yang terdapat dalam *UN Charter*;
- b) Latihan atau praktik penggunaan senjata dalam bentuk apapun;
- c) Tindakan dengan maksud mengumpulkan informasi yang merugikan pertahanan dan keamanan negara pantai;
- d) Tindakan propaganda yang dimaksudkan untuk mempengaruhi pertahanan dan keamanan negara pantai;
- e) Meluncurkan, mendaratkan atau mengambil (*taking on board*) pesawat terbang apapun;
- f) Meluncurkan, mendaratkan atau mengambil (*taking on board*) peralatan militer;

- g) Memuat atau menurunkan komoditas, mata uang atau penumpang yang bertentangan dengan aturan dan hukum tentang beacukai, fiskal, imigrasi atau sanitasi yang berlaku di negara pantai;
- h) Tindakan pencemaran yang disengaja dan serius yang bertentangan dengan konvensi;
- i) Tindakan penangkapan ikan;
- j) Kegiatan survey dan penelitian;
- k) Tindakan yang dimaksudkan untuk menentang sistem komunikasi atau fasilitas lain atau instalasi yang ada di negara pantai; dan
- l) aktivitas lain yang tidak ada kaitannya dengan perjalanan kapal.<sup>194</sup>

Ancaman atau penggunaan kekuatan yang dilakukan oleh kapal-kapal yang melintas di wilayah negara pantai dengan tujuan untuk melawan kedaulatan negara merupakan salah satu tindakan yang dapat dikatakan sebagai tindakan yang mengancam keamanan suatu negara karena dapat mengancam keamanan negara. Dikatakan demikian, karena tindakan-tindakan tersebut dilakukan untuk menyerang negara maupun masyarakat didalamnya dan dapat menyebabkan ketakutan bagi masyarakat. Selain itu aktifitas penggunaan senjata, pengumpulan informasi (spionase) terhadap negara pantai, propaganda, penggunaan peralatan militer dan aktivitas-

---

<sup>194</sup> Pasal 19 ayat (2) UNCLOS

aktivitas yang disebutkan dalam Pasal 19 ayat (2) juga dapat menimbulkan ancaman keamanan negara pantai dan dapat menimbulkan konflik yang juga dapat berujung pada jatuhnya perang dunia.

Dari aktivitas-aktivitas yang dilarang dalam Pasal 19 ayat (2) tersebut dapat dilihat bahwa sumber ancaman bagi negara pantai berasal dari pengguna jalur/kapal-kapal asing yang melintas dan dari militer negara asing yang sedang melintas di wilayah baik teritorial, perairan pedalaman maupun perairan kepulauan negara pantai. Selain dua sumber tersebut, ancaman juga muncul dari kelompok teroris seperti beberapa kasus yang pernah terjadi yaitu penyanderaan kru kapal yang terjadi di perairan Filipina beberapa waktu lalu. Sumber-sumber ancaman tersebut harus dapat secepat mungkin dicegah oleh negara pantai karena semakin cepat pencegahan, maka semakin aman tingkat keamanan suatu negara. Untuk itu diperlukan pengumpulan informasi dan kesiagaan negara pantai ketika ada suatu keganjilan di wilayahnya, harus segera melakukan tindakan pencegahan. Pencegahan disini berbeda dengan tindakan *pre-emptive strike* yang seringkali digunakan oleh negara-negara maju untuk melakukan serangan kepada musuh.

*Pre-emptive strike* atau penyerangan terlebih dahulu merupakan salah satu doktrin yang sering digunakan oleh negara maju dimana doktrin ini menjadi alasan pembenar untuk melakukan penyerangan terhadap negara yang mengancam keamanan negara. Doktrin ini merupakan doktrin yang berasal dari Amerika oleh Presiden George Bush ketika akan menyerang Irak karena dianggap membahayakan keamanan Amerika Serikat karena memiliki

senjata pemusnah masal, meskipun belum ada bukti yang menyatakan bahwa itu benar.<sup>195</sup> Tindakan pencegahan haruslah disertai bukti yang kuat sehingga tidak terjadi tindakan sewenang-wenang yang akan merugikan orang yang diduga akan mengancam keamanan negara.

Selain Pasal 19 diatas, UNCLOS sebenarnya telah sedikit membahas terkait tindakan-tindakan yang dapat membahayakan keamanan dan pertahanan negara di wilayah perairan kepulauan khususnya di wilayah alur laut kepulauan, yaitu dalam Pasal 52 dan 54, termasuk Pasal 19, 39, 40, 42, dan 44. Walaupun tidak secara eksplisit membahas mengenai keamanan maritim, paling tidak UNCLOS telah memberikan beberapa tindakan yang dapat membahayakan keamanan dimana nantinya dapat dibahas lebih lanjut dan disesuaikan dengan situasi dan kondisi yang ada.

UNCLOS menyebutkan beberapa hal berkaitan dengan kewajiban yang harus dilakukan oleh kapal maupun pesawat ketika melintas di wilayah alur laut kepulauan. Kewajiban tersebut terdapat dalam Pasal 54 yang pada intinya menyebutkan bahwa ketentuan yang terdapat dalam pasal 39, 40, 42 dan 44 juga berlaku secara mutatis mutandis untuk alur laut kepulauan.<sup>196</sup>

Pasal 39 ayat (1) menyebutkan bahwa ketika melaksanakan lintas transit, kapal dan pesawat asing harus meneruskan perjalanannya tanpa menunda melewati atau diatas selat/alur laut kepulauan;<sup>197</sup> Menahan diri

---

<sup>195</sup> Jawahir Thontowi, *Terorisme Negara : Kerjasama Konspiratif Menjinakkan Islam Fundamental*, UII Press, Yogyakarta, 2013, hlm 39-40

<sup>196</sup> *Articles 39, 40, 42, and 44 apply mutatis mutandis to archipelagic sea lanes passage*

<sup>197</sup> Pasal ini juga diberlakukan bagi kapal yang melakukan lintas transit di alur laut kepulauan

untuk tidak mengancam atau menggunakan kekuatan melawan kedaulatan, integritas teritorial atau kebebasan politik dari negara-negara yang berbatasan atau dengan cara lain melakukan pelanggaran terhadap prinsip-prinsip hukum internasional yang terdapat dalam piagam PBB; menahan diri dari aktivitas-aktivitas selain peristiwa tersebut dalam cara yang normal untuk transit secara terus menerus dan ekspedisi kecuali dalam kondisi yang berbahaya atau terjadi *force majeure*; dan memenuhi aturan-aturan lain yang sesuai/relevan dengan pasal tersebut.

Pasal 39 ayat (2) menyebutkan bahwa ketika melakukan lintas transit, kapal harus mematuhi seluruh aturan, prosedur dan praktik yang berlaku dan diterima secara internasional untuk keselamatan di laut termasuk aturan internasional untuk mencegah tabrakan di laut (*International regulation for preventing collision at sea*); dan mematuhi aturan, prosedur dan praktik yang berlaku secara internasional untuk mencegah, mengurangi dan mengontrol polusi yang berasal dari kapal.

Pasal 39 ayat (3) menyebutkan bahwa bagi pesawat terbang yang melakukan lintas transit harus memperhatikan *the Rules of the Air* yang ditetapkan oleh organisasi penerbangan sipil internasional (*International Civil Aviation Organization*) yang diberlakukan untuk pesawat sipil, pesawat kenegaraan akan secara normal mematuhi seperti tindakan keselamatan dan akan mengoperasikan dengan hormat untuk keselamatan navigasi; selalu memonitor frekuensi radio yang ditugaskan oleh otoritas internasional yang

berkompeten untuk mendesain kontrol lalu lintas udara atau frekuensi radio yang membahayakan.

Selama melakukan lintas transit, kapal termasuk kapal penelitian kelautan dan survey Hidrografis dilarang untuk melakukan kegiatan penelitian atau survey tanpa ada izin dari negara-negara yang berbatasan.<sup>198</sup> Izin ini diperlukan sebagai bukti bahwa pemerintah negara pantai telah memperbolehkan kegiatan penelitian diwilayah yang menjadi kedaulatannya.

Bagi negara-negara disekeliling selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dapat mengadopsi hukum atau peraturan yang memiliki relevansi dengan hak lintas transit melewati selat harus menghormati beberapa ketentuan yaitu :

- Keselamatan navigasi dan peraturan lalu lintas maritim yang terdapat dalam pasal 41;
- Pencegahan, pengurangan dan kontrol terhadap polusi dengan memberikan akibat terhadap aturan internasional yang dapat dilaksanakan berdasarkan kepada pemberhentian minyak, pembuangan yang berminyak, dan kandungan-kandungan berbahaya di selat;
- Dengan menghormati kapal-kapal penangkap ikan, pencegahan terhadap penangkapan ikan termasuk penyimpanan *fishing gear*.

---

<sup>198</sup> Pasal 40 UNCLOS



- Memuat atau menurunkan komoditas, mata uang atau orang yang bertentangan dengan bea cukai, fiskal, imigrasi atau sanitasi hukum dan peraturan yang berlaku di negara-negara yang berbatasan dengan selat.<sup>199</sup>

Dalam pelaksanaan aturan, setiap negara yang berbatasan dengan selat yang digunakan untuk pelayaran internasional tidak boleh melakukan diskriminasi terhadap kapal-kapal asing, selain itu, negara pantai juga harus mempublikasi hukum dan peraturan-peraturan yang dimilikinya. Bagi kapal yang melaksanakan hak lintas transit juga harus menghormati hukum dan peraturan yang berlaku di negara-negara yang berbatasan dengan selat. Sedangkan bagi negara bendera (negara yang benderanya dikibarkan oleh sebuah kapal) atau negara tempat kapal/pesawat diregistrasi berhak atas imunitas dimana terdapat perilaku yang berlawanan/melanggar hukum dan aturan atau ketentuan yang akan menanggung tanggungjawab internasional atas adanya kehilangan atau kerusakan dimana hasil terhadap negara-negara yang berbatasan dengan selat.

Negara yang berbatasan dengan selat juga tidak boleh menghalangi pemberian informasi yang tepat tentang adanya bahaya terhadap navigasi (pelayaran) atau penerbangan dalam atau diatas selat dengan sepengetahuan mereka dan tidak boleh ada pengantuan terhadap lintas damai.<sup>200</sup>

---

<sup>199</sup> Pasal 42 UNCLOS

<sup>200</sup> Pasal 44 UNCLOS

Selain hak lintas transit, kapal dan pesawat asing juga menikmati hak lintas damai (*innocent passage*) ketika melewati perairan kepulauan seperti yang telah disebutkan dalam Pasal 52. Pasal tersebut menyebutkan bahwa setiap kapal dan pesawat memiliki hak lintas damai sesuai dengan yang telah disebutkan dalam Pasal 19. Dalam Pasal 19 yang telah disebutkan sebelumnya, sebagian besar larangan tersebut adalah tindakan-tindakan yang dapat membahayakan keamanan dan pertahanan suatu negara, untuk itu, sangat penting untuk diperhatikan baik bagi kapal atau pesawat maupun bagi negara pantai itu sendiri.

Ketika suatu kapal melintas dengan tidak damai, maka negara pantai dapat melakukan tindakan yang diperlukan untuk mengatasi kapal-kapal asing yang menjadi ancaman dan untuk mencegah tindakan pelanggaran di wilayah perairan pedalaman negara pantai. Bahkan jika diperlukan, negara pantai dapat melakukan penutupan sementara beberapa wilayah khusus di teritorialnya. Penutupan sementara tersebut dimaksudkan untuk melindungi keamanan negara pantai termasuk penggunaan senjata.<sup>201</sup>

Keberadaan pasal-pasal yang berkaitan dengan keamanan maritim yang terdapat dalam UNCLOS paling tidak telah menunjukkan bahwa UNCLOS sendiri menghendaki pencegahan timbulnya ancaman keamanan terhadap negara akibat lalu lintas kapal-kapal asing di wilayah lautan yang berada dalam kedaulatan suatu negara yang dalam hal ini adalah laut teritorial,

---

<sup>201</sup> Pasal 25 UNCLOS

perairan pedalaman, dan perairan kepulauan termasuk alur laut kepulauan yang telah ditetapkan oleh negara pantai dan telah disetujui oleh IMO.

Meskipun tidak terdapat peraturan yang secara spesifik membahas mengenai keamanan maritim dalam UNCLOS, sejak tahun 2002 pertemuan *Informal Consultative Process* (ICP) telah munculkan dokumen mengenai keamanan maritim. Baru pada pertemuan ICP tahun 2006 pembahasan tentang keamanan maritim kembali di munculkan bahkan menjadi salah satu dari empat isu utama dalam pertemuan tersebut.<sup>202</sup> Dalam dokumen *The Present Addendum to the Report of the Secretary General on Oceans and the Law of the Sea* (A/63/63) dikatakan bahwa pembahasan mengenai keamanan maritim fokus pada tiga isu ancaman yaitu :

- 1) Tindakan teroris terhadap pelayaran kapal dan instalasi lepas pantai;
- 2) Pembajakan dan perampokan bersenjata; dan
- 3) Lalu lintas obat terlarang dan narkotik yang ilegal dan zat-zat psikotropik.<sup>203</sup>

Berdasarkan laporan tersebut, Makmur Keliat menyebutkan bahwa karakter konsep keamanan maritim dalam ranah PBB memuat 4 hal yaitu definisi, komponen cakupan, pendekatan dan mazhab<sup>204</sup>. Pertama, PBB belum memberikan definisi terkait keamanan maritim, hal ini dikarenakan

---

<sup>202</sup> Makmur Keliat, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 13, 2009, terdapat dalam <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=257952&val=7018&title=Keamanan%20Maritim%20dan%20Implikasi%20Kebijakannya%20Bagi%20Indonesia> terakhir diakses pada 7 Mei 2017 hlm. 115-116

<sup>203</sup> *Ibid*, hlm. 117

<sup>204</sup> *Ibid*

definisi yang saat ini dibahas oleh PBB masih sangatlah luas dan belum ada kesepakatan. Kedua, komponen cakupan yang dibahas adalah tiga isu keamanan maritim yang telah disebutbutkan diatas. Ketiga, pendekatan yang digunakan adalah dengan mengadakan kerjasama secara terpadu dalam tingkat internasional, regional maupun antar instansi pemerintah, sehingga terdapat keseragaman atau paling tidak kesamaan pandangan mengenai keamanan maritim. Keempat, menggunakan mazhab non tradisional.<sup>205</sup>

Konsep yang dikemukakan oleh Makmur tersebut sejalan dengan konsep yang diusung oleh Natalie Klein. Jika Makmur menyebutkan hanya tiga isu mengenai keamanan maritim, Natalie Klein menyebutkan ada delapan isu yang berhubungan dengan keamanan maritim yaitu :

- 1) *Piracy and armed robbery;*
- 2) *Terrorism;*
- 3) *Trafficking in Weapon Mass Destroyed;*
- 4) *Drug trafficking;*
- 5) *People smuggling and trafficking;*
- 6) *Illegal, unregulated and unreported fishing;*
- 7) *Intentional and unlawful damage to the environment;*

---

<sup>205</sup> Mazhab tentang keamanan maritim pernah dikemukakan oleh Timothy D. Hoyt yang membagi nya menjadi dua jenis yaitu tradisional dan non tradisional. Menurut Timothy, keamanan maritim dalam mazhab tradisional merupakan kegiatan pencarian keamanan oleh negara dan kompetisi antarnegara untuk kemandirian dimana pandangan ini lebih condong pada pandangan militer. Sedangkan mazhab non tradisional menyatakan bahwa permasalahan keamanan maritim tidak hanya itu, melainkan juga intranegara dan lintas nasional sehingga dalam mazhab non tradisional, cakupan keamanan lebih luas. Dapat dilihat dalam jurnal berjudul *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia* karya Makmur Keliat.

8) *Expanding categories of maritime security threats.*<sup>206</sup>

Isu keamanan maritim yang di ajukan Makmur Keliat memang hanya tiga, sehingga ada kepastian hukum jika konsep tersebut kemudian dijadikan undang-undang yang mengatur mengenai keamanan maritim. Adanya kepastian hukum memang menjadi salah satu kunci baiknya suatu peraturan perundang-undangan utamanya pidana. Namun jika ada suatu tindakan yang mengancam keamanan maritim dalam bentuk baru, akan sulit untuk menindak pelakunya seperti yang terjadi dalam kasus Amrozi CS yang sampai saat ini masih menjadi perdebatan karena pada saat itu belum ada hukum yang mengatur. Jika seperti itu, maka konsep yang diajukan oleh Natalie Klein lebih baik, karena ia menyebutkan tindakan-tindakan yang spesifik namun pada poin ke delapan ia memberikan kelonggaran jika ada tindakan yang mengancam keamanan dalam bentuk baru. Namun perlu diperhatikan bahwa penyebutan bentuk-bentuk tindakan tersebut masih harus dibahas lebih lanjut.

Ketidaklengkapan pembahasan mengenai keamanan maritim dalam UNCLOS sebenarnya dapat disikapi dengan adanya konvensi-konvensi internasional yang secara khusus mengatur mengenai keamanan maritim secara lebih khusus dan komprehensif. Dalam catatan PBB, memang telah ada beberapa konvensi yang berkaitan dengan keamanan maritim seperti SUA, SOLAS beserta ISPS Code. Namun diperlukan ratifikasi oleh suatu

---

<sup>206</sup> *Natalie Klein, Maritime Security and The Law of The Sea*, Op.Cit. hlm. 302

negara agar aturan-aturan tersebut dapat dilaksanakan diwilayah negaranya. Adanya konsekuensi atas diratifikasinya konvensi-konvensi tersebut menjadikan negara-negara harus berpikir untuk melakukan ratifikasi. Oleh karena itu, sampai saat ini tidak semua negara menjadi negara pihak dari konvensi-konvensi tersebut.

B. Kesesuaian Hukum Nasional dengan UNCLOS mengenai Keamanan Maritim di Wilayah ALKI

Pasca disetujuinya desain alur laut kepulauan yang diajukan Indonesia kepada IMO, Indonesia langsung merespon cepat dengan menetapkan beberapa aturan untuk menindaklanjuti diterimanya desain tersebut seperti diundangkannya UU No. 6 Tahun 1996 dan Peraturan Pemerintah No. 36 dan 37 tahun 2002. Aturan-aturan tersebut menjadi sangat penting yang menunjukkan keseriusan Indonesia dalam mengatur lalu lintas kapal yang melintas diwilayahnya.

Melihat apa saja yang diatur dalam tiga peraturan tersebut, pada dasarnya merupakan peraturan-peraturan dalam UNCLOS yang kemudian disesuaikan dengan kondisi di Indonesia. UU No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia berisikan aturan-aturan mengenai beberapa prinsip dasar yang terdapat dalam UNCLOS seperti penarikan garis pangkal, batas zona-zona maritim dan beberapa prinsip lainnya, kemudian mengatur hak lintas yang dinikmati oleh kapal asing termasuk larangan-larangan bagi kapal asing yang menikmati hak lintas tersebut. Hak lintas yang dimaksud adalah hak lintas damai, hak lintas alur laut kepulauan, hak lintas transit dan hak akses

komunikasi. Selain itu, UU NO. 6 tahun 1996 juga mengatur mengenai penegakan kedaulatan dan hukum di wilayah Indonesia.

Dalam UU No. 6 Tahun 1996 ini, ketentuan mengenai keamanan maritim memang belum secara eksplisit disebutkan, namun dalam beberapa pasal sudah mulai tampak ketentuan yang mengarah pada keamanan maritim seperti dalam Pasal 13 yang menyatakan bahwa Pemerintah Indonesia dapat mengambil tindakan penangguhan sementara hak lintas damai bagi seluruh jenis kapal asing di wilayah teritorial dan perairan kepulauan untuk kepentingan perlindungan keamanannya. Dalam penjelasan Pasal 13 tersebut dinyatakan bahwa tindakan tersebut berkaitan dengan penergakan kedaulatan dan perlindungan keselamatan negara di laut sehingga perlu untuk menjaga pertahanan dan keamanan negaranya di sektor kelautan dengan cara menutup sementara beberapa wilayah yang digunakan sebagai jalur pelayaran kapal-kapal asing. Dengan adanya ketentuan ini, Indonesia sebenarnya telah menunjukkan sikap untuk melakukan pengamanan maritim meskipun dalam hal ini masih untuk melindungi keamanan negaranya saja dan belum secara umum untuk melindungi keamanan kapal-kapal asing juga.

Selain dalam Pasal 13 tersebut, UU No 6 Tahun 1996 juga menyebutkan bahwa kapal selam dan kendaraan bawah air yang melintas diperairan Indonesia harus melakukan navigasi di permukaan laut dan menunjukkan bendera kebangsaan. Dengan adanya ketentuan ini, dapat dikatakan bahwa Indonesia menginginkan untuk menjaga kedaulatan dan keamanan negaranya. Alasan ini menjadi sangat rasional karena

dikhawatirkan kapal selam tersebut akan melakukan tindakan-tindakan yang akan mengancam keamanan negara. Kekhawatiran semacam ini juga seringkali digunakan oleh Amerika untuk melakukan tindakan pengamanan dengan dalih keamanan negaranya.

Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam UU No. 6 Tahun 1996 ini adalah dalam Pasal 24 ayat (3) yang menyatakan bahwa *“apabila diperlukan, untuk pelaksanaan penegakan hukum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) dapat dibentuk suatu badan koordinasi yang ditetapkan dengan Keputusan Presiden.”* Ketentuan tersebut seperti mengamanatkan mengenai pembentukan suatu badan yang melakukan tugas koordinasi dalam hal penegakan hukum di wilayah perairan Indonesia. Badan tersebut yang akan mengakomodasi adanya tumpang tindih tugas penegakan hukum di perairan dengan melakukan koordinasi terhadap beberapa lembaga seperti TNI AL, POLRI, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan dan Departemen Kehakiman.<sup>207</sup>

Setelah UU No. 6 tahun 1996, pemerintah Indonesia juga menetapkan Peraturan Pemerintah No. 36 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang di Tetapkan dan Peraturan Pemerintah No. 37 tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia. Kedua peraturan tersebut memuat ketentuan-ketentuan yang merupakan tindak

---

<sup>207</sup> Penjelasan Pasal 24 ayat (3) UU No. 6 tahun 1996



lanjut dari UU No. 6 tahun 1996 (dapat dilihat dari bagian menimbang dari masing-masing peraturan.

Dalam PP No 36 Tahun 2002 memuat poin-poin yang pada dasarnya telah di atur dalam UNCLOS 1982 salah satunya adalah hal-hal apa saja yang dilarang untuk dilakukan oleh kapal asing ketika melaukan hak lintas damai di laut teritorial dan perairan kepulauan. Pasal 3 ayat 3 ayat (3) dan (4) mewajibkan kapal asing untuk melaksanakan hak lintas damai melalui jalur pelayaran yang wajar dengan kecepatan dan arah yang sesuai dengan navigasi yang normal. Dalam ayat (4) dikatakan bahwa kapal tidak boleh membuang jangkar, berhenti, mondar-mandir kecuali dalam kondisi *force majeure* atau adanya musibah atau menolong orang yang terkena musibah. Jika diperhatikan, jika kapal melakukan tindakan-tindakan yang dilarang seperti diatas telah menunjukkan tanda-tanda tidak biasa dan demi keamanan nasional, dapat dicurigai bahwa kapal tersebut akan melakukan tindakan yang mengancam keamanan sehingga dapat dilakukan penanganan terhadapnya.

Dalam Pasal 4 banyak memuat larangan-larangan yang dapat menimbulkan ancaman bagi keselamatan dan keamanan negara pantai seperti :

- a) melakukan perbuatan yang merupakan ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa;
- b) melakukan latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
- c) melakukan perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan dan keamanan negara;

- d) melakukan perbuatan yang merupakan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara;
- e) meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu pesawat udara dari atau ke atas kapal; dan
- f) meluncurkan, mendaratkan, atau menaikkan suatu peralatan dan perlengkapan militer dari atau ke atas kapal; atau g. hilir mudik di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan atau kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.<sup>208</sup>

Sedangkan dalam Pasal 5, memuat tentang larangan bagi kapal asing untuk melakukan tindakan-tindakan yang dapat merugikan negara pantai secara materiel seperti :

- a) membongkar atau memuat setiap komoditi, mata uang, atau orang, yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan kepabeanan, fiskal, keimigrasian, atau saniter;
- b) kegiatan perikanan;
- c) kegiatan riset atau survey;
- d) perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi, setiap fasilitas, atau instalasi komunikasi lainnya;
- e) perbuatan pencemaran yang dilakukan dengan sengaja dan menimbulkan pencemaran yang parah.<sup>209</sup>

Selain itu, ada beberapa kegiatan lain yang juga dilarang dalam Pasal 5 yaitu :

- a) merusak atau mengganggu alat dan fasilitas navigasi, serta fasilitas atau instalasi navigasi lainnya;
- b) melakukan perusakan terhadap sumber daya alam hayati; atau
- c) merusak atau mengganggu kabel dan pipa laut.<sup>210</sup>

Dalam Pasal 4, larangan-larangan tersebut berkaitan dengan keamanan dalam konteks keamanan negara dan kedaulatan, sedangkan larangan dalam Pasal 5 terkait dengan keamanan dalam konteks ekonomi dan lingkungan yang juga dilindungi keamanannya.

---

<sup>208</sup> Pasal 4 ayat (1) PP No. 36 Tahun 2002

<sup>209</sup> Pasal 5 ayat (1) PP No. 36 Tahun 2002

<sup>210</sup> Pasal 5 ayat (2) PP No. 36 Tahun 2002

Pasal 14 ayat PP 36/2002 menerangkan mengenai tindakan penanggulangan sementara hak lintas damai kapal asing untuk melalui laut teritorial dan perairan kepulauan dengan tujuan melindungi keamanan negara. Pasal tersebut mengacu pada ketentuan Pasal 13 ayat (1) UU No 6/1996. Aturan ini dapat dikatakan sebagai aturan yang melegitimasi tindakan pengamanan wilayah teritorial dan perairan kepulauan negara. Dalam pelaksanaan penanggulangan tersebut, yang memiliki wewenang adalah Panglima Tentara Nasional Indonesia.

PP No. 37 Tahun 2002 juga mengatur hal yang sama dengan PP No. 36 Tahun 2002 yaitu mengenai larangan bagi kapal asing yang terdapat dalam Pasal 4 yaitu :

- 1) Kapal dan pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan harus melintas secepatnya melalui atau terbang di atas alur laut kepulauan dengan cara normal, sematamata untuk melakukan transit yang terus-menerus, langsung, cepat, dan tidak terhalang.
- 2) Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan lintas alur laut kepulauan, selama melintas tidak boleh menyimpang lebih dari 25 (dua puluh lima) mil laut ke kedua sisi dari garis sumbu alur laut kepulauan, dengan ketentuan bahwa kapal dan pesawat udara tersebut tidak boleh berlayar atau terbang dekat ke pantai kurang dari 10% (sepuluh per seratus) jarak antara titik-titik yang terdekat pada pulau-pulau yang berbatasan dengan alur laut kepulauan tersebut.
- 3) Kapal dan pesawat udara asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan ancaman atau menggunakan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah, atau kemerdekaan politik Republik Indonesia, atau dengan cara lain apapun yang melanggar asas-asas Hukum Internasional yang terdapat dalam Piagam Perserikatan Bangsa-Bangsa.
- 4) Kapal perang dan pesawat udara militer asing, sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan, tidak boleh melakukan latihan perang-perangan atau latihan menggunakan senjata macam apapun dengan mempergunakan amunisi.

- 5) Kecuali dalam keadaan force majeure atau dalam hal musibah, pesawat udara yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan pendaratan di wilayah Indonesia.
- 6) Semua kapal asing sewaktu melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh berhenti atau berlabuh jangkar atau mondar-mandir, kecuali dalam hal force majeure atau dalam hal keadaan musibah atau memberikan pertolongan kepada orang atau kapal yang sedang dalam keadaan musibah.
- 7) Kapal atau pesawat udara asing yang melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan tidak boleh melakukan siaran gelap atau melakukan gangguan terhadap sistem telekomunikasi dan tidak boleh melakukan komunikasi langsung dengan orang atau kelompok orang yang tidak berwenang dalam wilayah Indonesia.<sup>211</sup>

Selain dalam Pasal 4, persamaan juga terdapat dalam Pasal 5 dan 6 dimana perbedaannya adalah mengenai obyek yang diatur dimana PP No. 36 Tahun 2002 hanya ditujukan untuk kapal asing saja, sedangkan PP No. 37 Tahun 2002 ditujukan kepada kapal dan pesawat asing. Selain itu, dalam PP ini juga menetapkan sejumlah alur pelayaran disesuaikan dengan asal dan tujuan pelayaran suatu kapal.

Pasal-pasal yang terdapat dalam kedua peraturan tersebut pada dasarnya merupakan peraturan yang sama dengan Pasal 19, 39, 40, 42, dan 44 UNCLOS yang telah diterjemahkan dalam bahasa Indonesia karena undang-undang ratifikasi UNCLOS, yaitu UU No. 17 tahun 1985 hanya memuat salinan utuh dari UNCLOS, karena aturannya memang dalam meratifikasi sebuah konvensi, undang-undang hanyalah menetapkan bahwa negara tersebut telah meratifikasi konvensi tersebut tanpa merubah isi atau menerjemahkan konvensi tersebut. Namun perlu menjadi catatan, bahwa

---

<sup>211</sup> Pasal 4 PP No. 37 Tahun 2002

peraturan yang ada dalam keduanya telah disesuaikan dengan kondisi yang ada di Indonesia.

Selain ketiga aturan nasional tersebut ada juga aturan lain yang menyangkut keamanan maritim yaitu UU No. 32 Tahun 2014. Dalam undang-undang ini, Pasal 4 ayat (2) menyebutkan bahwa penyelenggaraan kelautan Indonesia meliputi beberapa sektor yang salah satunya adalah pertahanan, keamanan, penegakan hukum, dan keselamatan laut. Keempat sektor tersebut kemudian dibahas secara khusus dalam bab 9 UU No. 32 Tahun 2014 ini.

Salah satu hal yang menjadikan UU No. 32 Tahun 2014 ini istimewa adalah ketentuan dalam bab 9 dimana undang-undang ini mengamanatkan pembentukan Badan Keamanan Laut untuk kepentingan penegakan hukum di wilayah perairan khususnya dalam hal patroli keamanan dan keselamatan di perairan.<sup>212</sup>

Badan Keamanan Laut yang kemudian di sebut BAKAMLA ini merupakan suatu badan non kementerian dimana lembaga ini bekedudukan dan bertanggung jawab langsung kepada presiden melalui menteri yang mengkoordinasikannya.<sup>213</sup> Jika melihat kedudukannya yang langsung berada dibawah presiden, maka BAKAMLA dapat dikatakan sejajar dengan kementerian, TNI, dan Polri sehingga BAKAMLA seperti memiliki keistimewaan.

---

<sup>212</sup> Pasal 59 ayat (3) UU No. 32 Tahun 2014

<sup>213</sup> Pasal 60 UU No. 32 Tahun 2014

Pasal 61 memberikan tugas secara khusus kepada BAKAMLA untuk melakukan patroli keamanan dan keselamatan di seluruh wilayah perairan dan yurisdiksi Indonesia. Selain itu juga BAKAMLA memiliki fungsi diantaranya :

- a) menyusun kebijakan nasional di bidang keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
  - b) menyelenggarakan sistem peringatan dini keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
  - c) melaksanakan penjagaan, pengawasan, pencegahan, dan penindakan pelanggaran hukum di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia;
  - d) menyinergikan dan memonitor pelaksanaan patroli perairan oleh instansi terkait;
  - e) memberikan dukungan teknis dan operasional kepada instansi terkait;
  - f) memberikan bantuan pencarian dan pertolongan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia; dan
  - g) melaksanakan tugas lain dalam sistem pertahanan nasional.<sup>214</sup>
- Selain itu, dalam Pasal 63 juga menyebutkan mengenai kewenangan

yang dimiliki oleh BAKAMLA yaitu :

- a) melakukan pengejaran seketika;
- b) memberhentikan, memeriksa, menangkap, membawa, dan menyerahkan kapal ke instansi terkait yang berwenang untuk pelaksanaan proses hukum lebih lanjut; dan
- c) mengintegrasikan sistem informasi keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia dan wilayah yurisdiksi Indonesia.

Jika dilihat, sepertinya tugas, fungsi dan wewenang yang dimiliki oleh BAKAMLA ini sedikit tumpang tindih dengan lembaga negara yang lain, bahkan seringkali menyebabkan kebingungan siapa yang harus bertindak untuk menangani suatu permasalahan.

---

<sup>214</sup> Pasal 62 UU No. 32 Tahun 2014

Setelah disahkannya UU No. 32 Tahun 2014, salah satu amanahnya adalah pembentukan Badan Keamanan Laut atau BAKAMLA, untuk itu dikeluarkanlah Peraturan Presiden No. 178 Tahun 2014 tentang Badan Keamanan Laut. Sebelumnya, nama Badan ini adalah Badan Koordinasi Keamanan Laut atau Bakorkamla dimana sistem kerjanya dikenal dengan istilah “*Multiagency Single Task*” namun diganti dengan Badan Keamanan Laut dengan sistem kerja “*Single Agency multi task*.”

Dalam PP ini, Pasal 1 menerangkan bahwa BAKAMLA di bawah koordinasi dari Kementerian Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan, dan bertanggung jawab secara langsung kepada Presiden melalui kementerian tersebut.

Secara umum tugas, fungsi dan kewenangan yang dimiliki BAKAMLA berdasarkan PP ini sama dengan UU No. 32 Tahun 2014. PP ini membahas secara khusus mengenai struktur BAKAMLA itu sendiri.

Dalam tubuh BAKAMLA, terdiri dari Kepala, Sekretaris Utama, Deputi Bidang Kebijakan dan Strategi, Deputi Bidang Operasi dan Latihan dan Deputi Bidang Informasi, Hukum dan Kerjasama. Deputi bidang Kebijakan dan Strategi dalam BAKAMLA memiliki tugas untuk melaksanakan penyusunan kebijakan dan strategi di bidang keamanan dan keselamatan untuk seluruh wilayah perairan Indonesia.<sup>215</sup> Deputi Bidang Operasi dan Latihan memiliki tugas dalam hal pelaksanaan latihan bidang

---

<sup>215</sup> Pasal 11 PP No. 178 Tahun 2014

keamanan dan keselamatan.<sup>216</sup> Deputi inilah yang secara langsung bertugas di lapangan dalam hal patroli dan operasi. Deputi yang terakhir adalah Bidang Informasi, Hukum dan Kerjasama dimana tugasnya adalah untuk melaksanakan kebijakan teknis di bidang informasi, hukum dan kerjasama dalam hal keamanan dan keselamatan di wilayah perairan Indonesia. Dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya, BAKAMLA diawasi oleh Inspektorat yang merupakan pengawas yang bersifat intern BAKAMLA.<sup>217</sup>

Mengingat luasnya wilayah Indonesia, BAKAMLA membuat zonasi laut dimana disetiap zona terdapat Kantor Keamanan Laut Zona Maritim.<sup>218</sup> Ketika terjadi pelanggaran hukum di laut, BAKAMLA akan melakukan penindakan, penyelidikan dan penyidikan awal, untuk itu dibentuk Unit Penindakan Hukum yang personelya terdiri dari representasi kementerian/lembaga yang memiliki kewenangan dalam bidang penegakan hukum di laut.<sup>219</sup> Dengan begitu, hubungan antar lembaga yang berhubungan dengan laut tidak lagi ada tumpang tindih, melainkan kerjasama.

Jika melihat aturan-aturan tersebut, pada dasarnya aturan yang ada di Indonesia telah sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam UNCLOS, dan telah ditindak lanjuti dengan baik berupa ditetapkannya keempat aturan tersebut. Namun, mengingat kompleksnya permasalahan mengenai keamanan maritim, maka haruslah ada peraturan lanjutan yang secara spesifik membahas mengenai keamanan maritim, mengingat ketentuan yang terdapat

---

<sup>216</sup> Pasal 16 PP No. 178 Tahun 2014

<sup>217</sup> Pasal 23 PP No. 178 Tahun 2014

<sup>218</sup> Pasal 27 PP No. 178 Tahun 2014

<sup>219</sup> Pasal 28 PP No. 178 Tahun 2014



dalam UNCLOS belumlah lengkap dan belum dapat mengatasi permasalahan-permasalahan keamanan maritim di abad 21 ini.

Ketidaklengkapan UNCLOS dalam mengatur ketentuan mengenai keamanan maritim ini dapat ditindaklanjuti dengan cara melengkapinya dengan membuat konvensi atau aturan internasional lain yang lebih komprehensif sehingga kekurangan yang terdapat dalam UNCLOS dapat tertutupi dengan baik.

Sejauh ini, secara internasional telah terdapat beberapa aturan yang didalamnya telah membahas mengenai keamanan maritim seperti SUA, SOLAS dan ISPS Code yang merupakan hasil dari amandemen SOLAS. Ketiga konvensi ini merupakan konvensi yang cukup penting mengenai keamanan maritim. *Pertama*, Konvensi SUA mengatur mengenai tindakan-tindakan yang dikategorikan sebagai kejahatan terhadap keselamatan pelayaran, tindakan apa saja yang dapat dilakukan ketika suatu kapal ketika kapal menghadapi tindakan kejahatan, kewajiban negara terkait adanya tindak kejahatan yang terjadi di wilayahnya serta hak dan kewajiban bagi negara yang benderanya dikibarkan terhadap kapal yang melakukan tindakan kejahatan.

*Kedua*, Konvensi SOLAS yang mengatur mengenai keselamatan bagi kehidupan di laut atau dalam hal ini adalah pelayaran. Konvensi ini banyak mengatur mengenai aturan teknis baik preventif maupun represif terhadap kapal-kapal yang melakukan pelayaran seperti melakukan sertifikasi kapal sehingga dapat diketahui kapal tersebut layak untuk digunakan atau tidak.

Salah satu peraturan yang cukup penting dalam SOLAS terdapat dalam BAB XI-2 mengenai tindakan khusus untuk meningkatkan keamanan maritim yang salah satu isinya mengatur mengenai kewajiban negara yang dilalui kapal untuk menetapkan level keamanan dan menginformasikannya kepada seluruh kapal yang akan memasuki, sedang berada, atau akan meninggalkan wilayah negara tersebut serta kepada pelabuhan-pelabuhan yang berada diseluruh wilayah teritorialnya. Ketentuan ini menjadi sangat penting karena dengan begitu terdapat tindakan preventif untuk mencegah adanya korban atau kerugian atas tindak kejahatan yang terjadi. SOLAS juga mengatur mengenai yurisdiksi yang dimiliki baik oleh negara pantai maupun negara kebangsaan si kapal untuk melaksanakan yurisdiksinya.

**Ketiga,** ISPS Code adalah salah satu hasil amandemen SOLAS yang merupakan tindak lanjut atas ketentuan yang terdapat dalam SOLAS. ISPS Code lebih jauh membahas mengenai ketentau keamanan maritim yang terdiri dari 2 bagian yaitu bagian A yang bersifat *mandatory* dan bagian B yang *non-mandatory*. ISPS ini dibentuk untuk menyatukan pandangan bagi seluruh negara anggota dalam menanggapi permasalahan tentang ancaman terhadap keamanan maritim dan pengambilan langkah-langkah preventif dalam pencegahan terhadap ancaman yang dapat merugikan kapal maupun pelabuhan. ISPS Code berisi pebahasan teknis terhadap ketentuan yang terdapat dalam SOLAS seperti investigasi, survey dan sertifikasi terhadap kapal, penetapan status/level keamanan, dan *port facility security plan* serta beberapa ketentuan teknis lainnya. Di Indonesia, penerapan ISPS Code ini

ternyata telah dilaksanakan lebih dari 10 (sepuluh) tahun, dan telah dilaksanakan dengan konsisten bahkan mendapat apresiasi yang cukup baik dari dunia internasional. pelaksanaan ISPS Code ini memang menjadi bukti yang cukup nyata dari keseriusan Indonesia untuk mengamankan keamanan maritimnya.<sup>220</sup>

Berdasarkan data temuan Poltak Partogi, wilayah ALKI I merupakan wilayah yang sangat rawan diantara 3 ALKI lainnya, karena setidaknya 45 persen kapal-kapal yang mengangkut logistik dunia melewati jalur ini dimana seringkali terjadi tindakan penyerangan seperti terorisme, intervensi asing, pencurian ikan, pembajakan kapal dan *illegal fishing* yang selain merugikan kapal juga merugikan negara.<sup>221</sup> Meskipun tidak serawan ALKI I, keamanan diwilayah ALKI II dan III juga tidak dapat diremehkan, setidaknya, terdapat 3 jenis ancaman yang mengancam diwilayah ini yaitu terorisme global, intervensi asing dan *illegal fishing*.<sup>222</sup>

### C. Peluang dan Tantangan Pelaksanaan Ketentuan Mengenai Keamanan Maritim di Wilayah ALKI Bagi Indonesia

Dalam pelaksanaan aturan mengenai keamanan maritim, pastilah memiliki berbagai peluang serta tantangan. Apalagi ketika Indonesia akan

---

<sup>220</sup> Humas Laut, *Indonesia Implementasikan ISPS Code Secara Konsisten Terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan*, terdapat di <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/INDONESIA-IMPLEMENTASIKAN-ISPS-CODE-SECARA-KONSISTEN-TERHADAP-KAPAL-DAN-FASILITAS-PELABUHAN-.aspx> terakhir di akses pada 18 Agustus 2017 pukul 19.18 WIB

<sup>221</sup> Poltak Partogi Nainggolan, *Indonesia dan Ancaman Keamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) : Security Threats to Indonesia's Sea Lanes*, 2015, terdapat dalam <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/kajian/article/view/624> hlm. 200

<sup>222</sup> *Ibid*

memberlakukan aturan keamanan maritim yang baru yang juga berhubungan dengan kepentingan negara lain.

#### 1. Peluang

- a. Dapat ditindaknya pelanggaran dan kejahatan terhadap keamanan maritim

Peraturan perundang-undangan yang memuat ketentuan terkait keamanan maritim menjadi sangat penting dan membuka peluang bagi Indonesia untuk dapat melakukan penindakan atas kasus-kasus yang terjadi di wilayah ALKI secara khusus dan perairan Indonesia secara umum. Adanya peraturan perundang-undangan yang telah disahkan akan menghindarkan Indonesia dari pertentangan akibat penindakan kasus-kasus keamanan maritim yang belum ada aturannya dimana dalam hukum pidana juga mensyaratkan adanya aturan terlebih dahulu sebelum adanya pelanggaran.

Sampai saat ini, dari tindakan-tindakan yang terkonsep baik oleh Makmur Keliat maupun oleh Natalie Klein, baru beberapa isu saja yang telah diatur dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia diantaranya terorisme (namun masih sangat terfokus pada terorisme di darat), penjualan atau penyelundupan obat-obat terlarang, penyelundupan dan penjualan manusia, *IUU Fishing*, dan pencemaran dan perusakan lingkungan laut dan selebihnya belum.

Pengundangan terhadap aturan mengenai tindakan-tindakan yang mengancam keamanan maritim secara komprehensif memang sangat diperlukan bagi Indonesia. Selain sebagai aturan yang digunakan secara represif, juga dapat digunakan sebagai aturan preventif atau sebelum terjadinya tindakan-tindakan tersebut.

b. Terjaganya sumber daya alam dan lingkungan yang dimiliki oleh Indonesia

Indonesia selama ini merupakan negara yang wilayahnya seringkali di dekati oleh nelayan-nelayan dari negara tetangga untuk dengan tujuan menangkap ikan. Besarnya wilayah perairan yang dimiliki oleh Indonesia ini secara alamiah terdapat potensi perikanan yang sangat besar sehingga mengundang nelayan-nelayan baik yang menggunakan peralatan tradisional maupun peralatan yang super canggih demi mengeruk hasil perikanan yang sebenarnya dapat menjadikan masyarakat Indonesia sangat makmur. Namun sampai saat ini, perlindungan yang dilakukan pemerintah Indonesia masih kurang efektif sehingga potensi perikanan Indonesia seringkali dicuri oleh nelayan tetangga.

Berdasarkan laporan dari Nym Ngurah Adisanjaya, potensi perikanan Indonesia sangatlah besar yaitu sebesar 103 ton per tahun, namun baru dapat dimanfaatkan sebesar 63,49% dari nilai potensi

tersebut.<sup>223</sup> Potensi perikanan tersebut sangatlah besar namun pengamanan yang kurang akan menjadikan Indonesia terus kecurangi bahkan dilanggar kedaulatan atas potensi perikanan yang dimilikinya.

Jika peraturan mengenai *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing* ini dapat dilaksanakan dengan baik, maka potensi besar perikanan Indonesia akan terjaga sehingga dapat dimanfaatkan oleh masyarakat Indonesia untuk memakmurkan kehidupannya.

Penerapan peraturan mengenai keamanan maritim juga sesungguhnya akan berdampak sangat besar bagi lingkungan laut diseluruh wilayah perairan Indonesia. Lingkungan yang aman dan terjaga akan membuat potensi-potensi lain yang berkaitan dengan laut akan sangat baik. Salah satunya adalah potensi pariwisata bahari. Lautan Indonesia banyak memiliki titik-titik pariwisata yang indah seperti Raja Ampat, Pulau Bali, Belitung, dan titik-titik lain seperti wilayah terumbu karang yang dapat menarik wisatawan baik domestik maupun mancanegara untuk datang ke Indonesia sehingga dapat meningkatkan pendapatan daerah maupun negara dari sektor ini. Baik atau tidaknya wisata bahari, memiliki ketergantungan terhadap lingkungan lautan yang aman dan terjaga. Untuk itu,

---

<sup>223</sup> Nym Ngurah Adisanjaya, *Potensi, Produksi Sumberdaya Ikan di Perairan Laut Indonesia dan Permasalahannya*, terdapat dalam <http://www.eafm-indonesia.net/public/files/penelitian/5ae09-POTENSI,-PRODUKSI-SUMBERDAYA-IKAN-DI-PERAIRAN-LAUT-INDONESIA-DAN-PERMASALAHANNYA.pdf> terakhir diakses pada 9 Mei 2017, hlm. 7-8

peraturan mengenai keamanan maritim terkait lingkungan juga sangat penting untuk diterapkan.

c. Lalu lintas perdagangan internasional yang aman

Penerapan aturan mengenai keamanan maritim juga akan sangat menguntungkan bagi Indonesia utamanya bagi pelayaran internasional yang melalui Indonesia. Keamanan menjadi salah satu hal yang sangat penting bagi perdagangan internasional. keamanan wilayah pasti menjadi salah satu penilaian apakah perusahaan-perusahaan pelayaran tersebut akan melalui wilayah tersebut atau tidak.

Penerapan aturan mengenai keamanan maritim menjadi sangat penting untuk menciptakan keamanan jalur perdagangan dan pelayaran khususnya yang melalui ALKI. Jalur Selat Malaka yang telah sangat ramai dan dangkal telah menjadikan ALKI sebagai jalur alternatif dan pilihan utama selain Selat Malaka. Mulai ramainya jalur ALKI ini juga harus menjadi perhatian pemerintah dengan cara memperketat pengamanan dari jalur masuk hingga jalur keluar karena jalur-jalur inilah yang pasti rawan terjadi kejahatan maritim.

Jika Indonesia dapat memanfaatkan potensi pergangan internasional ini dengan lebih baik, maka Indonesia dapat menjadi negara maju seperti Singapura dengan mengandalkan pelabuhan kelas internasional.

d. Terciptanya keamanan wilayah perairan Indonesia khususnya ALKI

Diundangkannya aturan mengenai keamanan maritim merupakan salah satu langkah penting yang harus dilakukan oleh Indonesia. Setelah terjaganya tiga poin yang telah dibahas sebelumnya, maka keamanan wilayah akan terjaga dengan baik. Stabilitas keamanan wilayah dan kelancaran perdagangan internasional akan baik.

Permasalahan keamanan maritim bukan hanya demi kepentingan ekonomi, namun juga demi kepentingan negara dalam rangka perlindungan kedaulatan wilayahnya. Hak yang diberikan oleh UNCLOS seharusnya sudah dapat membuat Indonesia sebagai negara maritim besar yang mengandalkan lautan sebagai sumber pendapatan dan sumber energi.

2. Tantangan

a. Gejolak perlawanan negara lain

Pengesahan kebijakan dan peraturan perundang-undangan termasuk peraturan mengenai keamanan maritim dimana terdapat kepentingan negara lain didalamnya pastilah akan menimbulkan reaksi. Reaksi tersebut dapat berupa reaksi positif dan reaksi negatif. Ketika negara lain memberikan reaksi yang positif, pastilah pelaksanaan kebijakan tersebut dapat dilaksanakan dengan baik. Namun ketika reaksi yang diberikan merupakan reaksi negatif, pastilah berat atau terdapat dilema dalam pelaksanaannya.



Contoh dari kebijakan yang dipermasalahkan berkaitan dengan wilayah maritim Indonesia adalah kebijakan penenggelaman kapal-kapal penangkap ikan yang melanggar wilayah teritorial Indonesia oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan. Kebijakan tersebut merupakan kebijakan yang cukup baik, karena dengan begitu dapat menimbulkan efek jera dan kedaulatan wilayah Indonesia dapat terjaga. Namun kebijakan kontroversial tersebut memang mengundang reaksi keras dari negara-negara dimana kapal tersebut berasal. Protes kuat dari negara-negara lain memang dialami oleh Indonesia, namun jika tidak begitu akan sulit untuk menjaga wilayah dan potensi lautan Indonesia. Nota Protes atas kebijakan penenggelaman kapal pencuri ikan datang dari Vietnam karena beberapa kapal dari negara tersebut terbukti melakukan pencurian ikan dan ditenggelamkan.<sup>224</sup> Selain itu, China juga pernah mempertanyakan mengenai penangkapan nelayannya,<sup>225</sup> bahkan pernah juga menghalangi petugas Indonesia ketika melakukan pengejaran sebuah kapal yang masuk wilayah Indonesia.

Bagi Indonesia, pastilah harus diwaspadai dalam menerbitkan kebijakan atau mengesahkan peraturan perundang-undangan, harus diprediksi sebelumnya bagaimana reaksi negara lain. Jika memang

---

<sup>224</sup> Oscar Ferri, *Vietnam Layangkan Protes Penenggelaman Kapal*, terdapat dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2149413/vietnam-layangkan-protos-penenggelaman-kapal> terakhir diakses pada 9 Mei 2017

<sup>225</sup> Edwin Firdaus, *Vietnam Protes Penenggelaman Kapal, Tiongkok Minta Penjelasan*, terdapat dalam <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/12/18/vietnam-protos-penenggelaman-kapal-tiongkok-minta-penjelasan> terakhir diakses pada 9 Mei 2017

penerbitan kebijakan tersebut dapat menimbulkan keberatan bagi negara lain, harus benar-benar diperhatikan. Namun jika kebijakan tersebut memang harus diterbitkan dan jika tidak diterbitkan akan merugikan negara, maka harus diterbitkan demi kedaulatan negara walaupun terdapat perlawanan dari negara lain.

b. Tindakan perlawanan dari pelaku kejahatan

Jika kita melihat beberapa kasus terorisme akhir-akhir ini, seringkali didasari motif balas dendam akibat ditahannya anggota mereka karena telah melakukan atau sedang merencanakan aksi terorisme. Salah satunya adalah dalam kasus bom Sarinah beberapa waktu lalu yang menurut Robi Sugara, seorang pengaman terorisme.

<sup>226</sup> Selain itu, dalam kasus bom panci di Bandung Kadiv Humas Polri Irjen Boy Rafli Amar mengatakan karena balas dendam.<sup>227</sup>

Salah satu bentuk kejahatan terhadap keamanan maritim salah satunya adalah terorisme maritim. Indonesia merupakan salah satu negara yang seringkali diterpa teror bom khususnya bom bunuh diri. Tidak menutup kemungkinan terorisme yang saat ini terjadi di darat akan beralih kewilayah maritim Indonesia mengingat banyak daerah di Indonesia yang terkenal sebagai sumber atau pusat teroris.

---

<sup>226</sup> Saiful munir, *Motif Bom di Kawasan Sarinah Balas Dendam*, terdapat dalam <https://nasional.sindonews.com/read/1077115/14/motif-bom-di-kawasan-sarinah-balas-dendam-1452775086> terakhir diakses pada 9 Mei 2017

<sup>227</sup> Tim Okezone, *Teror Bom Panci, Aksi Balas Dendam Kelompok Radikal*, terdapat dalam <http://news.okezone.com/read/2017/03/13/337/1641652/teror-bom-panci-aksi-balas-dendam-kelompok-radikal> terakhir diakses pada 9 Mei 2017

Ketika terjadi tindakan perlawanan akibat adanya kebijakan tentang keamanan maritim, maka pemerintah harus selalu siaga dalam menangani bahkan akan jauh lebih baik jika dilakukan langkah-langkah preventif agar tindakan perlawanan tidak dapat dilakukan.

c. Armada yang kurang kuat

Dalam melaksanakan pelaksanaan aturan mengenai keamanan maritim, permasalahan yang seringkali terjadi dan belum juga tertangani hingga saat ini adalah alutsista yang masih kurang memadai dan usianya telah lebih dari 25 tahun, kondisi ini tentu saja sangat kurang memadai untuk melindungi keseluruhan wilayah Indonesia.<sup>228</sup>

Kelengkapan armada yang memiliki kemampuan mutakhir merupakan keperluan yang sangat penting bagi Indonesia yang menginginkan diri menjadi negara poros maritim. Pusat kehidupan yang berada dilaut menjadi pertimbangan utama mengapa armada laut harus diperkuat dan dilengkapi. Tidak hanya armada laut saja, namun juga armada udara dan darat.

Penjagaan terhadap setiap jalur ALKI menjadi sangat penting karena dijalur-jalur yang dilalui perdagangan inilah yang sangat rawan terjadi kejahatan. Maka sudah seharusnya patroli terus

---

<sup>228</sup> -, terdapat dalam <http://www.bappenas.go.id/files/8613/5229/8462/bab-7-peningkatan-kemampuan-pertahanan-negara.pdf> terakhir diakses pada 10 Mei 2017, hlm. 2

dilakukan di seluruh jalur ini. Kelengahan sedikit saja dan terjadi kejahatan, maka akan menimbulkan kerugian baik bagi pihak kapal maupun negara pantai. Selain armada yang kuat, rasanya pendanaan juga harus diperkuat untuk pelaksanaan patroli. Dana tersebut digunakan untuk memenuhi logistik kru kapal dan bahan bakar yang digunakan.

Pengumpulan dana untuk pelaksanaan patroli ini dapat dilakukan dengan bekerjasama antara negara pantai, negara pengguna dan pihak perusahaan yang menggunakan jalur tersebut, dengan begitu tidak terlalu membebani negara pantai. Namun tentu sulit untuk dicapai kata sepakat, tetapi bisa dicoba demi kelancaran pengamanan wilayah.

#### d. Konflik Negara Tetangga

Selain karena tingginya angka tindakan penyerangan dan kegiatan-kegiatan yang merugikan negara yang terjadi di wilayah Indonesia, salah satu tantangan yang dihadapi Indonesia adalah memanasnya konflik yang terjadi di wilayah Laut China Selatan dan Semenanjung Korea. Meskipun Indonesia tidak secara langsung menjadi pihak atau ikut serta dalam konflik itu, tidak dapat ditampik bahwa Indonesia akan menjadi wilayah yang terkena imbas akibat konflik-konflik tersebut. ALKI I yang menjadi wilayah yang berhubungan dengan Laut China Selatan akan menjadi salah satu jalur yang sangat dirugikan, banyak tindakan unilateral yang telah

dilakukan oleh pemerintah China terkait klaimnya terhadap wilayah Laut China Selatan seperti reklamasi pulau-pulau diwilayah Kepulauan Sparty dan tindakan-tindakan lain melalui militernya yang saat ini mulai terlihat agresif.<sup>229</sup>

Memanasnya konflik akibat akan dilakukannya uji coba senjata nuklir milik Korea Utara juga akan berimbas terhadap kondisi keamanan jalur pelayaran melalui wilayah yang dekat dengan Korea Utara, apalagi saat ini Kapal USS Carl Vinson milik Amerika Serikat telah berada di Semenanjung Korea sebagai respon atas tindakan provokatif yang dilakukan Korea Utara berkaitan dengan uji coba senjata nuklir milik Korea Utara.<sup>230</sup> Selain Amerika, Jepang saat ini juga sedang bersiap untuk bergabung dengan armada Amerika di Semenanjung Korea. Jepang akan mengirimkan dua jet F-15 tipe *fighter* untuk bergabung dalam latihan militer di Semenanjung Korea.<sup>231</sup> Jika Korea Utara benar-benar melakukan uji coba nuklirnya, maka potensi terjadinya peperangan akan semakin tinggi. Dengan begitu, keamanan jalur perdagangan dapat dipastikan akan rusak bahkan bisa jadi tidak akan ada kapal yang mau melintas diwilayah ini, terutama melintasi ALKI.

---

<sup>229</sup> Poltak Partogi Nainggolan, *Op.Cit.*, hlm. 191

<sup>230</sup> Ryan Browne, *US Aircraft Carrier-led Strike Group Headed Toward Korean Peninsula*, <http://edition.cnn.com/2017/04/08/politics/navy-korean-peninsula/> terakhir di akses pada 6 Mei 2017

<sup>231</sup> Kim Smith, *Japanese Destroyer Escorts Joining USS Carl Vinson in Massive Show of Force*, <http://conservativetribune.com/uss-carl-vinson-epic-escorts/> terakhir di akses pada 6 Mei 2017

Meskipun Indonesia saat ini belum melakukan tindakan apapun terkait kasus Korea Utara, Indonesia harus bersiap karena tidak menutup kemungkinan akan menjadi wilayah yang terkena efek atas konflik yang terjadi. Pengamanan terhadap wilayah alur laut kepulauan yang dimiliki haruslah diperkuat untuk mencegah hal-hal yang mungkin terjadi.

## BAB IV

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka penelitian dengan judul Implementasi Keamanan Maritim di Wilayah ALKI Berdasarkan UNCLOS 1982 Menuju Indonesia Sebagai Negara Maritim dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. UNCLOS yang ditandatangani pada tahun 1982 memang tidak secara khusus membahas mengenai keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan, namun UNCLOS mengatur beberapa hal yang bertujuan untuk melindungi negara pantai dari tindakan-tindakan pengguna jalur pelayaran yang dapat membahayakan keamanan negara diantaranya diatur dalam Pasal 19, Pasal 21, dan Pasal 54 yang termasuk juga Pasal 39, 40, 42, dan 44. Ketentuan yang telah diatur dalam UNCLOS sendiri sebenarnya hanya sedikit namun dapat dilihat bahwa UNCLOS sendiri sebenarnya telah memnghendaki adanya perlindungan terhadap keamanan maritim suatu negara. Untuk menyiasati kekurangan dalam UNCLOS tersebut, haruslah dibuat aturan yang lebih lanjut dan secara khusus membahas mengenai keamanan maritim dengan lebih komprehensif. Hingga saat ini, secara internasional telah ada beberapa aturan yang berkaitan dengan keamanan maritim diantaranya adalah SUA, SOLAS dan ISPS Code. Namun masih sedikit negara-negara yang

mau meratifikasi aturan tersebut karena adanya konsekuensi pasca diratifikasinya aturan tersebut.

2. Hingga saat ini, ketentuan nasional yang dimiliki Indonesia pada dasarnya telah sesuai dengan apa yang ditentukan dalam UNCLOS berkaitan dengan keamanan maritim di wilayah alur laut kepulauan khususnya ALKI. Beberapa aturan telah dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia dalam rangka pelaksanaan UNCLOS dan telah disetujuinya usulan 3 alur laut kepulauan Indonesia oleh IMO. Aturan-aturan tersebut diantaranya adalah UU No. 6 Tahun 1996, PP No. 36 Tahun 2002, PP No. 37 Tahun 2002 dan UU No. 32 Tahun 2014. Pada dasarnya keempat aturan tersebut sebagian besar merupakan aturan-aturan yang terdapat dalam UNCLOS yang telah diterjemahkan dalam bahasa Indonesia dan telah disesuaikan dengan kondisi Indonesia. Ketentuan yang dimiliki oleh Indonesia memang telah sesuai dengan aturan yang terdapat dalam UNCLOS, namun karena ketentuan dalam UNCLOS sendiri masih kurang komprehensif, maka sudah seharusnya Indonesia meratifikasi aturan-aturan yang telah ada dalam tataran internasional seperti konvensi-konvensi internasional yang berkaitan dengan keamanan nasional. Dalam implementasi aturan tentang keamanan maritim di wilayah ALKI, ada beberapa peluang dan tantangan yang dihadapi oleh Indonesia. Peluang tersebut antara lain dapat ditindaknya pelanggaran dan kejahatan terhadap keamanan



maritim, terjaganya sumber daya alam dan lingkungan yang dimiliki oleh Indonesia, lalu lintas perdagangan internasional yang aman, dan terciptanya keamanan wilayah perairan Indonesia khususnya di wilayah ALKI. Selain peluang, Indonesia juga menghadapi beberapa tantangan atas implementasi aturan tentang keamanan maritim di wilayah ALKI yaitu gejolak perlawanan negara lain, tindakan perlawanan dari pelaku kejahatan, dan armada yang kurang kuat serta konflik-konflik yang terjadi di wilayah tetangga.

#### B. Saran

Berdasarkan pembahasan dan kesimpulan diatas, terdapat saran yang dapat dilakukan bagi pemerintah Indonesia, khususnya berkaitan mengenai keamanan maritim di wilayah ALKI yaitu :

1. Melakukan langkah antisipasi terhadap tindakan-tindakan kejahatan dan perlawanan akibat dilaksanakannya aturan-aturan tentang keamanan maritim. Langkah antisipasi ini harus meliputi langkah represif serta langkah preventif sehingga dalam kondisi-kondisi yang dikhawatirkan, Indonesia lebih siap untuk menghadapi resiko apapun yang terjadi sekalipun yang paling buruk.
2. Penguatan armada laut dengan cara menyiapkan pasukan-pasukan yang kuat untuk melindungi keamanan maritim Indonesia serta melengkapi sistem persenjataan utamanya kapal-kapal patroli laut untuk melakukan penjagaan keamanan maritim di wilayah-wilayah yang rawan terjadi tindakan kejahatan. Kekuatan alutsista menjadi

sangat penting untuk diperhatikan pemerintah Indonesia mengingat masih kurangnya alutsista yang dimiliki Indonesia yang layak digunakan dalam proses pengamanan wilayah maritim utamanya ALKI.

## DAFTAR PUSTAKA

### 1. Buku

- Ali Ali Mansur, *Syari'at Islam dan Hukum Internasional Umum*, Bulan Bintang, Jakarta, 1973.
- Bernhard Limbong, *Poros Maitim*, Margaretha Pustaka, Jakarta, 2015.
- Boer Mauna, *Hukum Internasional : Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Edisi Kedua Cetakan ke - 5 Alumni, Bandung, 2013.
- Dikdik Mohammad Sodik, *Hukum Laut Internasional dan Pengaturannya di Indonesia*, Edisi Revisi, Refika Aditama, Bandung, 2011.
- Hassan S. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800 – 1050) : The Kitab Akriyat Al Sufun vis-a-vis the Nomos Rhodion Nautikos*, Brill, Lieden, 2006.
- Etty R. Agoes (Pimpinan Tim Penyusun), *Analisis dan Evaluasi Hukum Tentang Zona Tambahan (Undang-undang No. 17 Tahun 1985)*, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, Jakarta, 2008.
- I Wayan Phartiana, *Landas Kontinen dalam Hukum Laut internasional*, CV Mandar Maju, Bandung, 2005.
- I Wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Penerbit Yramaa Widya, Bandung, 2014.
- Ignacio Arroyo, *Yearbook Maritime Law*, Volume I, Springer Science+Business Media, Belanda, 1986.
- James Kraska, *Maritime Power and the Law of the Sea : Expeditionary Operation in World Politics*, Oxford University Press, New York, 2011, e-book.
- James Kraska dan Raul Pedrozo, *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff Publisher, Lieden-Boston, 2013.
- Jawahir Thontowi dan Pranoto Iskandar, *Hukum Internasional Kontemporer*, PT Refika Aditama, Bandung, 2006.
- Jawahir Thontowi, *Terorisme Negara : Kerjasama Konspiratif Menjinakkan Islam Fundamental*, UII Press, Yogyakarta, 2013.
- Jean Edmond Randrianantenaina, *Maritime Piracy and Armed Robbery Against Ships : Exploring The Legal And The Operational Solution. The Case of Madagascar*, Division for Ocean Affairs and The Law of the Sea Office of Legal Affairs The United Nation, New York, 2013, e-book.
- Kwa Chong Guan dan John K. Skogan (Ed), *Maritime Security in Southeast Asia*, Routledge, New York, 2007, e-book.
- Louis B. Sohn dan Kristen Gustafson, *The Law of The Sea*, West Nutshell Series, Minnessota, 1984.

- M.B. Hooker, *Islamic Law in South-East Asia*, Oxford University Press, Singapore, 1984.
- M. Husseyn Umar, *Hukum Mairitim dan Masalah-Masalah Pelayaran di Indonesia, Buku I*, PT Fikahati Aneska, Jakarta, 2015.
- Michael D. Greenberg, dkk., *Maritime Security : Risk and Liability*, RAND Corporation, Santa Monica, 2006.
- Michael McNicholas, *Maritime Security An Introduction*, Elsevier, Amerika Serikat, 2008.
- MS. Ardison, *Sejarah Pelayaran Nusantara : Jejak Indonesia di Lautan Dunia*, Penerbit Stomata, Surabaya, 2016.
- Natalie Klein dkk, *Maritime Security : International Law and Policy Perspective from Australia and New Zealand*, Routledge, New York, 2010, e-book.
- Natalie Klein, *Maritime Security and The Law of The Sea*, Oxford University Press, New York, 2011.
- Ni'matul Huda, *Ilmu Negara*, Cetakan ke-4, Rajawali Press, Jakarta, 2012.
- Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security : Terrorism, Piracy, and Challenger for the United States*, RAND Corporation, Santa Monica, 2008.
- P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 2013.
- R.R. Churchill dan A.V. Lowe, *The Law of The Sea*, Edisi revisi, Manchester University Press, Manchester, 1988.
- Rudolf L. Bindschedler, dkk, *Encyclopedia of Public International Law*, Elsevier Science Publisher B.V., Amsterdam, 1989.
- Shicun Wu dan Keyuan Zou, *Maritime Security in The South China Sea : Regional Implication and International Cooperation*, Ashgate Publishing Company, Farnham, 2009.
- Sumaryo Suryokusumo, *Hukum Perjanjian Internasional*, PT. Tatanusa, Jakarta, 2008.
- Tim Penyusun Naskah Akademik Seminar PPSA XX, *Naskah Seminar Mewujudkan Poros Maritim Dunia Guna Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat dalam angka Memperkokoh Ketahanan Nasional*, yang diadakan oleh Lembaga Pertahanan Nasional Republik Indonesia, 2015.
- Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, Handbook Series, Student Edition, West Publishing Co, Minnesota, 1987.
- Untung Suropati, dkk, *Arungi Samudra Bersama Sang Naga : Sinergi Poros Maritim Dunia – Jalur Maritim Abad ke-21*, Ctk. Pertama, PT Elex Media Komputindo, Jakarta, 2016.
- Vivien Jane Evangelio Cay, *Archipelagic Sea Lanes Passage and Maritime Security in Archipelagic Southeast Asia*, World Maritime University Desertation, Malmo, 2010.

## 2. Jurnal

- J. Ashley R. Dan Wobert W. Smith (Ed), *Excessive Maritime Claims*, International Law Studies, Volume 66, 1994, terdapat dalam <https://archive.org/stream/internationallaw66roac#page/234/mode/2up> .
- Makmur Keliat, *Keamanan Maritim dan Implikasi Kebijakannya Bagi Indonesia*, Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Volume 13, 2009 terdapat dalam <http://download.portalgaruda.org/article.php?article=257952&val=7018&title=Keamanan%20Maritim%20dan%20Implikasi%20Kebijakannya%20Bagi%20Indonesia> terakhir diakses pada 7 Mei 2017
- Poltak Partogi Nainggolan, *Indonesia dan Ancaman Keamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) : Security Threats to Indonesia's Sea Lanes*, 2015 terdapat dalam <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/kajian/article/view/624>
- Rahmani Timorita Yulianti, *Asas-asas Perjanjian (Akad) dalam Hukum Kontrak Syariah*, jurnal yang terdapat dalam <https://journal.uui.ac.id/index.php/JEI/article/viewFile/164/129> terakhir diakses pada 5 Juni 2017 pukul 00.54 WIB.

## 3. Peraturan Perundang-undangan

- UU No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.
- UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nation Convention on the Law of the Sea*
- PP No. 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan
- PP No. 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia.

## 4. Konvensi dan Resolusi Organisasi Internasional

- United Nation on the Law of the Sea* 1982
- Resolusi MSC. 72(69)
- Convention for the Suppression of Unlawful Acts Againsts the Safety of Maritime Navigation* tahun 1988
- International Convention for the Safety of Life at Sea* tahun 1974 dan ISPS Code

## 5. Surat Kabar

- , *9/11 Attacks*, <http://www.history.com/topics/9-11-attacks>, terakhir di akses pada 23 Mei 2017.

- CNN Library, *September 11, 2000 : Background and Timeline of the Attacks*, <http://edition.cnn.com/2013/07/27/us/september-11-anniversary-fast-facts/> terakhir di akses pada 23 Mei 2017.
- Edwin Firdaus, *Vietnam Protes Penenggelaman Kapal, Tiongkok Minta Penjelasan*, terdapat dalam <http://www.tribunnews.com/nasional/2014/12/18/vietnam-prot-es-penenggelaman-kapal-tiongkok-minta-penjelasan> terakhir diakses pada 9 Mei 2017.
- Hikmahanto Juwana, terdapat dalam <http://internasional.metrotvnews.com/read/2016/04/17/514715/pengamat-motif-penyanderaan-abu-sayyaf-sebatas-ekonomi> terakhir diakses pada 4 Oktober 2016.
- Humas Laut, *Indonesia Implementasikan ISPS Code Secara Konsisten Terhadap Kapal dan Fasilitas Pelabuhan*, terdapat di <http://hubla.dephub.go.id/berita/Pages/INDONESIA-IMPLEMENTASIKAN-ISPS-CODE-SECARA-KONSISTEN-TERHADAP-KAPAL-DAN-FASILITAS-PELABUHAN-.aspx> terakhir di akses pada 18 Agustus 2017
- [http://www.bbc.com/indonesia/berita\\_indonesia/2016/03/160329\\_indonesia\\_kapal\\_dibajak\\_filipina](http://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160329_indonesia_kapal_dibajak_filipina) diakses terakhir pada tanggal 2 Oktober 2016.
- Kim Smith, *Japanese Destroyer Escorts Joining USS Carl Vinson in Massive Show of Force*, <http://conservativetribe.com/uss-carl-vinson-epic-escorts/> terakhir di akses pada 6 Mei 2017.
- Oscar Ferri, *Vietnam Layangkan Protes Penenggelaman Kapal*, terdapat dalam <http://bisnis.liputan6.com/read/2149413/vietnam-layangkan-prot-es-penenggelaman-kapal> terakhir diakses pada 9 Mei 2017.
- Raynaldo Ghiffari Lubabah, *Ini Kronologi Lengkap 10 WNI Diseandera hingga dibebaskan Abu Sayyaf*, terdapat dalam <https://www.merdeka.com/peristiwa/ini-kronologi-lengkap-10-wni-disandera-hingga-dibebaskan-abu-sayyaf.html> diakses terakhir pada tanggal 4 Oktober 2016.
- Ryan Browne, *US Aircraft Carrier-led Strike Group Headed Toward Korean Peninsula*, <http://edition.cnn.com/2017/04/08/politics/navy-korean-peninsula/> terakhir di akses pada 6 Mei 2017.
- S.G. Wibisono, *Penyanderaan ABK, Kapal Charles di kawal ke Semarang*, terdapat dalam <https://nasional.tempo.co/read/news/2016/06/24/078782776/penyanderaan-abk-kapal-charles-dikawal-ke-semayang> terakhir di akses pada tanggal 4 Oktober 2016.
- Saiful munir, *Motif Bom di Kawasan Sarinah Balas Dendam*, terdapat dalam <https://nasional.sindonews.com/read/1077115/14/motif-bom-di-kawasan-sarinah-balas-dendam-1452775086> terakhir diakses pada 9 Mei 2017.

Tim Okezone, *Teror Bom Panci, Aksi Balas Dendam Kelompok Radikal*, terdapat dalam <http://news.okezone.com/read/2017/03/13/337/1641652/teror-bom-panci-aksi-balas-dendam-kelompok-radikal> terakhir diakses pada 9 Mei 2017.

## 6. Data Elektronik

-, terdapat dalam <http://www.bappenas.go.id/files/8613/5229/8462/bab-7-peningkatan-kemampuan-pertahanan-negara.pdf> terakhir diakses pada 10 Mei 2017.

-, terdapat dalam <http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/135851-T%2028013-Kajian%20mengenai-Methodologi.pdf> terakhir diakses pada 25 Mei 2017.

-, *Piagam Madinah dan Terjemahnya*, terdapat dalam <http://simbi.kemenag.go.id/pustaka/images/materibuku/TEKS%20PIAGAM%20MADINAH.pdf> diakses terakhir pada 4 Juni 2017 pukul 21.56 WIB

Ali Irsyad, *Piagam Madinah dan Pengaruhnya Terhadap Masyarakat Madinah*, Fakultas Adab UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta, 2009, terdapat dalam <http://digilib.uin-suka.ac.id/2773/1/BAB%20I,%20V,%20DAFTAR%20PUSTAKA.pdf> , terakhir diakses pada 4 Juni 2017.

Bahiyah Solihah, *Konsep Cinta Tanah Air Perspektif Ath-Thahthawi dan Relevansinya dengan Pendidikan di Indonesia*, terdapat dalam <http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/30188/1/BAHIYAH%20SOLIHAN-FITK.pdf> terakhir di akses pada 25 Mei 2017.

*Deklarasi Djuanda dan Implikasinya Terhadap Kewilayahan Indonesia*. Terdapat dalam [http://www.kemenpar.go.id/userfiles/file/4547\\_1355-djuanda.pdf](http://www.kemenpar.go.id/userfiles/file/4547_1355-djuanda.pdf) terakhir diakses pada 10 Januari 2017.

Ganjar Ariel Santoso, *Pembentukan Rezim Maritim Untuk Mengatasi Ancaman Terorisme Maritim di Selat Malaka*, terdapat di [https://www.academia.edu/7653888/PEMBENTUKAN\\_REZIM\\_MARITIM\\_UNTUK\\_MENGATASI\\_ANCAMAN\\_TERORISME\\_MARITIM\\_DI\\_SELAT\\_MALAKA](https://www.academia.edu/7653888/PEMBENTUKAN_REZIM_MARITIM_UNTUK_MENGATASI_ANCAMAN_TERORISME_MARITIM_DI_SELAT_MALAKA), terakhir diakses pada 4 Oktober 2016.

<http://repository.umy.ac.id/bitstream/handle/123456789/2629/BAB%20I.pdf?sequence=5&isAllowed=y> , terakhir diakses pada tanggal 4 Oktober 2016.

[http://www.un.org/depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm)

ICC International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report for the Period 1 January – 31 March 2016*, London, 2016, terdapat dalam <http://www.hellenicshippingnews.com/wp->

<content/uploads/2016/04/2016-Q1-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>.

Kresno Buntoro, *Konsep Bagi Beban dalam Keamanan Maritim di Nusantara Indonesia*, terdapat dalam <http://pusjianmar-seskoal.tnial.mil.id/Portals/0/Konsep%20%E2%80%9CBagi-Beban%E2%80%9D%20dalam%20Keamanan%20Maritim%20di%20Nusantara%20Indonesia%20.pdf>.

Mohamed Habala, *Maritime Law and IMO Convention MT 292*, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport.

Muslim Abdurrahman/Fathoni, *Kiai Said : Cinta Tanah Air Penjaga Bangsa dari Perpecahan*, terdapat dalam <http://www.nu.or.id/post/read/68797/kiai-said-cinta-tanah-air-penjaga-bangsa-dari-perpecahan> terakhir di akses pada 25 Mei 2017.

Naskah Akademis 2015, Forum Rektor Indonesia, terdapat dalam <http://fri2016.uny.ac.id/sites/fri2016.uny.ac.id/files/2.%20NASKAH%20AKADEMIS.pdf> terakhir di akses pada tanggal 20 September 2016.

Nym Ngurah Adisanjaya, *Potensi, Produksi Sumberdaya Ikan di Perairan Laut Indonesia dan Permasalahannya*, terdapat dalam <http://www.eafm-indonesia.net/public/files/penelitian/5ae09-POTENSI,-PRODUKSI-SUMBERDAYA-IKAN-DI-PERAIRAN-LAUT-INDONESIA-DAN-PERMASALAHANNYA.pdf> terakhir diakses pada 9 Mei 2017

Pusjianmar, *Konsep Negara Maritim dan Ketahanan Nasional*, terdapat dalam <http://pusjianmar-seskoal.tnial.mil.id/Portals/0/Konsep%20Negara%20Maritim%20Dan%20Ketahanan%20Nasional.pdf> terakhir diakses pada tanggal 10 Januari 2017 .

Shamrahayu A Aziz, *The Malaysian Legal System : The Roots, The Influence and The Future*, terdapat dalam [http://italeem.iium.edu.my/2014/pluginfile.php/325015/mod\\_folder/content/0/THE\\_MALAYSIAN\\_LEGAL\\_SYSTEM\\_THE\\_ROOTS,\\_THE\\_I.pdf](http://italeem.iium.edu.my/2014/pluginfile.php/325015/mod_folder/content/0/THE_MALAYSIAN_LEGAL_SYSTEM_THE_ROOTS,_THE_I.pdf) terakhir diakses pada 5 Juni 2017 pukul 00.24 WIB.

Thomas Zimmerman, *The New Silk Roads : China, the US, and the Future of Central Asia*, New York University, New York, 2015, terdapat dalam [http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman\\_new\\_silk\\_road\\_final\\_2.pdf](http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf) terakhir di akses pada 12 Januari 2017.

Y. Paongan, dkk, “9 Perspektif Menuju Masa Depan Maritim Indonesia, terdapat dalam Shanti Dewi Kartika, *Keamanan Maritim Dari Aspek Regulasi dan Penegakan Hukum*”, Negara Hukum Vol. 5, terdapat dalam <https://jurnal.dpr.go.id/index.php/hukum/article/view/238/179> terakhir di akses pada tanggal 6 Oktober 2016.