

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Negara Indonesia menjadi Negara kepulauan terbesar. Dua pertiga dari keseluruhan kewilayahan Indonesia ialah laut. Ada sekitaran 17.499 pulau dengan memiliki pantai dengan panjang sekitar 81.000 km. Hal tersebut menyebabkan Indonesia menempatu urutan kedua yang memiliki garis pantainya yang terpanjang yakni 54.716 km. Sebagai Negara kepulauan, Indonesia harus mewujudkan suatu kepentingan masyarakat Internasional di bagian pelayaran oleh kapal-kapal asing yang melintas Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) seperti hak lintas damai hak lintas alur laut kepulauan.(Wendy, 2020)

Berikut peraturan hak lintas damai di laut Indonesia yang tertuang didalam UU No. 17 Tahun 1985, ps. 17 dan 19 menyatakan kapal keseluruhan Negara, baik berpantai maupun tidak, memiliki hak lintas damai dengan melewati laut teritorialnya. Damai atau tidak sebuah lintasan yang diatur oleh lalu lintas yang tidak sama sekali memberikan rasa rugi didalam rasa damai, tertib serta amannya sebuah Negara. Aturan hak lintas damainya tersebut di tindaklanjuti dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 terkait Perairan di Indonesia, dan Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 terkait Hak serta Kewajiban Kapal Asing didalam melangsungkan lintas damai melewati perairan yang ada di Indonesia.(Wendy, 2020)

Alur laut kepulauan yakni jalur laut yang dilewati oleh kapal ataupun pesawat asing diatas jalur laut, didalam berlayar dan terbang secara normal hanya sekedar untuk transit yang terjadi tanpa henti, secara langsung, cepat dan sama sekali tidak terhalangi ataupun diatas perairan dan laut teritorial yang sejajar diantara sebagian laut lepas ataupun Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia.

Sesuai ketentuan ps. 53 dan 54 UNCLOS, haknya serta kewajibannya untuk kapalnya yang melintas diharuskan menaati aturan yang sudah di tetapkan oleh Negara terkait. Keseluruhan kapal dan pesawat bisa memiliki hak lintas alur laut kepulauan dengan melewati alur laut serta rute penerbangan yang sudah di tetapkan.(Wendy, 2020)

Hak-hak yang di maksud sudah di atur didalam UU No. 6 Tahun 1996 tentang pelaksanaan dari hukum laut Internasional 1982 yang artinya Negara Kepulauan harus lebih menghormati hak Negara lain dan hak Negara pengguna dan mendapatkan perhatian juga. UU No. 6 Tahun 1996 telah mengakui beberapa hak yakni: pengakuan terhadap hak-hak perikanan tradisional, hak pelayaran di Negara kepulauan sehingga bisa terciptanya keharmonisan antara Negara kepulauan dan Negara pengguna. Didalam menentukan alur laut kepulauan ada faktor yang di perhatikan, antara lain sebagai berikut: Ketetapan Hukum Laut Internasional 1982 dan Ketetapan-ketetapan Hukum Internasional lain nya. Teknik Kelautan Yang Meliputi Hidrografi, pengamanan lingkungan laut.(Wendy, 2020)

Kapal asing yang melangsungkan pelayaran Internasional didalam menjalani hak lintas melewati ALKI baik itu kapal yang dipakai dalam berniaga ataupun kapal yang dipakai dalam berperang, bisa melintasi tanpa perlu perizinan pada pemerintah Indonesia dengan syarat kapal yang dipakai berperang tidak boleh melangsungkan latihan perang. Selain itu, kapal niaga harus melewati ALKI biasanya lebih cepat dan hanya dapat melakukan perjalanan langsung, cepat dan tanpa gangguan. Di atur didalam Peraturan Pemerintah No. 37 Tahun 2002 terkait haknya serta kewajibannya kapal dan pesawat asing didalam melangsungkan hak lintas jalur laut kepulauan yang sudah di tetapkan. Namun hanya di khususkan untuk tiga alur laut yang telah ditentukan. Jika misalnya ada kapal asing yang melewati alur yang telah ditentukan tersebut maka sudah di anggap melakukan suatu pelanggaran (Wendy, 2020). Berikut gambar peta ALKI yang sudah di sepakati oleh Indonesia ditahun 2002.



**Gambar 1.1** Peta ALKI

Gambar peta di atas menunjukkan tiga jalur ALKI yang sudah di sepakati dalam Internasional Maritim Organization (IMO) 1). ALKI I melintasi, Selat Sunda, Selat Karimata, Laut Natuna, dan Laut Cina Selatan; 2). Pada ALKI II melintasi, Selat Lombok, Selat Makasar, dan Laut Sulawesi; 3). Pada ALKI III-A melintasi, Laut Sawu, Selat Ombai-Wetar, Laut Banda, Laut Seram, Laut Maluku dan melintasi juga di Samudera Pasifik, sedangkan pada ALKI III-B melintasi, Laut Timor, Selat Leti, Laut Banda; pada ALKI III-C melintasi, Laut Arafuru, Laut Banda. (Wendy, 2020)

Dengan luasnya laut yang di miliki Negara Indonesia sehingga membuat Negara lain tergiur untuk memanfaatkan laut Indonesia. Sehingga banyak pelanggaran-pelanggaran yang terjadi yang di lakukan kapal asing di ALKI (Kusumadewi & Adiastruti, 2018)

Setiap ada kapal asing yang beroperasi kapal tanpa disertai syarat keselamatan dan keamanan pelayaran bisa dikenakan pidana. Hukum nasional Indonesia mengatur hal ini didalam UU No. 31 Tahun 2004 terkait Perikanan menjadi UU No. 45 Tahun 2009 terkait Perikanan yang terjadi pada seluruh warga, baik itu warga Indonesia atau warga asing serta berbadan hukum Indonesia maupun berbadan hukum asing, yang melangsungkan sebuah aktivitas perikanan di Indonesia. (Kusumadewi & Adiastruti, 2018)

Negara Indonesia adalah surgawi biota laut dan salah satunya yaitu ikan. Kekayaan ini yang di lirik Negara lain sehingga banyak terjadi *illegal fishing* di laut Negara Indonesia. Maka dari itu peran hukum sangat penting terhadap pelanggaran-pelanggaran di wilayah ALKI, dengan terjadinya pelanggaran di

wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia pemerintah menerapkan aturan menenggelamkan kapal asing secara ilegal menangkap ikan, didalam UU No. 45 Tahun 2009 terkait Perikanan. Sanksi yang di berikan pemerintah Indonesia supaya bisa memberikan efek jera atas pelanggaran yang di lakukan kapal asing pada ALKI.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018). Beberapa kasus *illegal fishing* yang terjadi di ALKI tepatnya di Kepulauan Natuna pada Tahun 2009-2016.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018)

**Tabel 1.1** Kasus Illegal Fishing di ALKI Tahun 2009-2016

| No | Tanggal       | Lokasi                               | Insiden   | Ket   |
|----|---------------|--------------------------------------|---|---|
| 1. | 20 Juni 2009  | 112 KM sebelah Timur Laut P.Sekatung | Kapal patroli Indonesia menangkap 8 kapal China beserta 75 orang nelayannya           | 59 dari 75 nelayan di lepaskan setelah adanya desakan dari pemerintah China   |
| 2. | 15 Mei 2010   | 77 NM Timur Laut dari pulau laut     | Kapal Hiu 04 mendapat intimidasi dari kapal patroli China                             | Dua kapal nelayan China dilepaskan  |
| 3. | 22 Juni 2010  | Perairan Natuna                      | Kapal Hiu 10 diintimidasi oleh kapal patroli China                                    | Kapal patroli China berukuran lebih besar                                     |
| 4. | 23 Mei 2012   | Perairan Natuna                      | KIA Gui Beiyu diperiksa oleh KRI SSA-378  | Mendapat provokasi dari kapal coast guard China                               |
| 5. | 26 Maret 2013 | Perairan Natuna                      | Kapal Hiu Macan 001 menghentikan kapal asing berbendera China                         | Mendapat provokasi dari kapal patroli China melalui radio komunikasi          |
| 6. | 22 Juni 2015  | 110 NM dari Lanal Rantai             | KRI SSA-378 mengidentifikasi kapal Shun Hang 618 melangsungkan <i>illegal fishing</i> | Kapal <i>coast guard</i> 1411 China berusaha menghadang                       |
| 7. | 19 Maret 2016 | Perairan Natuna                      | Intervensi terhadap kapal Pengawas Hiu 11   | Kapal Kway Fey milik nelayan China ditabrak oleh kapal <i>coast guard</i> nya |

Tabel 1.2 Lanjutan

| No | Tanggal         | Lokasi          | Insiden  | Ket  |
|----|-----------------|-----------------|--|--|
| 8. | 27 Mei<br>2016  | Perairan Natuna | KRI OWA-354 mendeteksi adanya kapal Gui Beiyu 27088  | Personel Armabar berhasil menangkap KIA Gui Beiyu 27088  |
| 9. | 17 Juni<br>2016 | Perairan Natuna | KRI Imam Bonjol-383 mendeteksi adanya 12 KIA China ilegal, salah satunya kapal Han Tan Cou berupaya melarikan diri | KRI Imam Bonjol-383 melepaskan tembakan peringatan, <i>coast guard</i> China berusaha menghalangi proses penangkapan |

Sumber: Peneliti, 2021

Berikut adalah salah satu contoh kasus pelanggaran yang dilakukan oleh kapal Kway Fey 100078 yang juga menjadi kasus dari aktivitas *illegal fishing* yang mendapati banyaknya sorotan, tidak hanya dari publik saja, namun juga dari pemerintah, kasus kapal Kway Fey 100078 bermula pada tanggal 19 Maret 2016, dimana kapal Kway Fey 100078 telah di incar oleh kapal pengawas Hiu 11 milik Indonesia dikarenakan telah melangsungkan aktivitas *illegal fishing* di wilayah ZEE. Kapal Hiu 11 kemudian melakukan pengejaran kepada kapal Kway Fey 100078 yang sudah menjadi target operasi, namun kapal Kway Fey 100078 tersebut tetap tak mau diberhentikan kapalnya, hingga membuat anggota kapal Hiu 11 memberikan sebuah peringatan dengan tembakan, namun kapal Kway Fey 100078 berusaha melarikan diri dari pengejaran tersebut. Hal tersebut membuat terjadinya tabrakan diantara kapal Hiu 11 dan kapal Kway Fey 100078.(Kusumadewi & Adiastruti, 2018)

Tiga orang dari anggota kapal Hiu 11 memberanikan diri melompat ke kapal Kway Fey 100078 dan akhirnya berhasil melumpuhkan kapal Kway Fey 100078. Sebanyak 8 anak buah kapal selanjutnya anak buah dan awak kapal Kway Fey 100078 di pindahkan ke kapal Hiu 11. Pemandahan tersebut di pimpin langsung oleh Komandan Kapal Hiu 11, Kapten Pengawas La Edi. Disaat melakukan pengawalan terhadap kapal Kway Fey 100078 menuju tempat pemeriksaan, ada satu kapal *coast guard* Tiongkok mengejar kapal Kway Fey 100078. Kapal Hiu 11 mencoba menghubungi Lanal untuk memberitahukan tentang kejadian tersebut.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018)

Ditanggal 21 Maret 2016 Kedutaan Besar Tiongkok Sun Wede dipanggil oleh kementerian luar (Kemenlu) Negeri Indonesia terkait dengan aktivitas kapal *coast guard* Tiongkok yang menghambat proses hukum dari penyelidikan Kementerian Kelautan dan Perikanan dengan cara menabrak Kway Fey 100078. Menurut Menlu Retno LP Marsudi didalam pertemuan dengan Sun Wede, Indonesia menegaskan sebuah protes keras dan keterangan pelanggaran oleh kapal *coast guard* Tiongkok. Keterangan tersebut disampaikan sebab kapal *coast guard* Tiongkok sudah melanggar hak berdaulat dan yurisdiksi Indonesia di Wilayah ZEE.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018)

Pelanggaran tersebut yang diperbuat oleh kapal *coast guard* Tiongkok terhadap penegakan hukum di Negara Indonesia dan juga terhadap kedaulatan laut Negara Indonesia. Indonesia segera meminta Pemerintah Tiongkok memberikan penjelasan dan meminta keterangan atas kejadiannya itu. Menteri Retno menjelaskan prinsip Internasional serta UNCLOS 1982 diharuskan dihormati

Pemerintah Tiongkok.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018)

Pada kasus ini kapal Kway Fey 100078 sudah melakukan dua pelanggaran terhadap kedaulatan Negara Indonesia dan pelanggaran aktivitas *illegal fishing* di wilayah ZEE. Kedaulatan yakni aspek terpenting untuk sebuah Negara agar bisa diakui didalam sistem Internasionalnya, dimana Negara yang diakui pastinya berkedaulatan hingga disebut Negara yang berdaulat.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018)

Setiap kapal asing yang masuk ke perairan Indonesia dengan cara *illegal* serta menangkap ikan dianggap pelanggaran kedaulatan Negara. Wilayah laut Indonesia berisikan perairan yang menjadi daerah kedaulatan teritorial Indonesia, hingga Indonesia berhak menegakkan hukum sejalan dengan hukum nasional, pada kasus ini kapal Kway Fey 100078 terbukti melangsungkan sebuah aktivitas *illegal fishing* di wilayah ZEE.

Dipasal 58 ayat 3 *UNCLOS* 1982 menjelaskan keseluruhan Negara berkewajiban serta dapat menaati hukumnya serta aturannya yang sudah ditetapkan oleh Negara pantai. Akan tetapi aktivitas kapal Kway Fey 100078 dan kapal *coast guard* Tiongkok justru sebaliknya. Terkait dengan kasusnya yang dilakukan kapal Kway Fey 100078 sepatutnya bisa mencukupi keseluruhan ketentuannya yang telah diatur oleh Negara Indonesia sebagai Negara pantai. Tiongkok pun berusaha keras didalam melakukan perlindungan kapal berbendera Negeranya tersebut dari prosesi tegaknya hukumnya yang bisa dilakukan Negara Indonesia.(Kusumadewi & Adiaستی, 2018)



Pembentukan Alur Laut Kepulauan Indonesia menjadikan jalan untuk suatu negara yang memiliki suatu kepentingan didalam melaksanakan hak serta kewajiban didalam dapat melintasi laut Indonesia. Kondisi geografis negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan serta berbatasan langsung dengan negara-negara lain mengakibatkan banyak kendala yang akan di hadapi otoritas negara Indonesia dalam pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia Menurut Sukardi sebagai Komandan Posmat Tanjung Batu, ada sekumpulan kendalanya yang dihadapi oleh pengawas yang mengawasi di Alur Laut Kepulauan Indonesia yaitu: sarana dan prasarana masih sangat terbatas sehingga pelaksanaan keamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia tidak optimal serta sistem keamanan maritim yang berada di Alur Laut Kepulauan Indonesia belum mampu mendukung secara optimal. Ditambahkan lagi dengan keadaan kapal dari tiap perusahaan yang melakukan pengamanan tentunya terbatas kemampuannya hingga tak sanggup berpatroli di wilayah Alur Laut Kepulauan Indonesia di karenakan ombak sangat besar.

Kendala yang lain yang di hadapi oleh pengawas di Alur Laut Kepulauan Indonesia komunikasi antara instansi pelaksana, komunikasi dan koordinasi diantara perusahaan maritim ataupun dengan masyarakatnya yang telah ada, tetapi sifatnya masih non formal yakni berkomunikasi dan berkoordinasi di lakukan hanya pada saat terjadi suatu permasalahan saja baru komunikasi bisa terjalin, serta kondisi cuaca pada saat pengamanan di Alur Laut Kepulauan Indonesia.

Berdasarkan latar belakang, dan banyaknya masalah yang sering terjadi di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) Penulis tertarik meneliti dengan judul **“Analisis Hukum Terhadap Aktivitas Pelayaran Di Kawasan ALKI Di Tinjau Dari Hukum Internasional”**.

### **1.2 Identifikasi Masalah**

1. Banyaknya pelanggaran yang dilakukan kapal asing di perairan ALKI.
2. Banyaknya kendala yang dihadapi Otoritas Republik Indonesia terhadap ALKI.

### **1.3 Batasan Masalah**

1. Penelitian ini fokus terhadap kapal asing yang melintas di kawasan ALKI.
2. Penelitian ini dilakukan di Pangkalan Utama Angkatan Laut Tanjung Batu.

### **1.4 Rumusan Masalah**

1. Bagaimanakah aktivitas pelayaran di kawasan ALKI apakah ada syarat-syarat tertentu?
2. Apakah ada penindakan terhadap pelanggaran aktivitas pelayaran di kawasan ALKI berdasarkan hukum internasional?

### **1.5 Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui aktivitas pelayaran di ALKI.
2. Untuk mengetahui apakah ada kendala terhadap pelanggaran di ALKI berdasarkan hukum internasional.

## **1.6 Manfaat Penelitian**

1. Di harapkan bisa dapat memberikan masukan terkhususnya di bagian hukum internasional yang berkaitan dengan aktivitas pelayaran di kawasan Alur Laut Kepulauan Indonesia.
2. Di harapkan dapat memberikan masukan untuk Otoritas Republik Indonesia mengenai kendala yang sering di hadapi di Alur Laut Kepulauan Indonesia.