

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia. Dua pertiga dari total wilayah Indonesia merupakan wilayah laut, dengan jumlah pulau sebanyak 17.499 pulau dan panjang garis pantai 81.000km.¹ Hal ini menjadikan negara Indonesia memiliki urutan kedua yang memiliki garis pantai terpanjang di dunia yaitu sepanjang 54.716km². Indonesia mendeklarasikan wilayah laut nasionalnya sebagai satu kesatuan yang tak terpisahkan dari wilayah darat yang berbentuk pulau-pulau yang dikenal dengan sebutan Deklarasi Djuanda pada tahun 1957.

Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) adalah zona yang luasnya 200 mil laut dari garis pangkal, yang mana dalam zona tersebut sebuah negara pantai mempunyai hak atas kekayaan alam di dalamnya, dan berhak menggunakan kebijakan hukumnya, kebebasan bernavigasi, terbang diatasnya, ataupun melakukan penanaman kabel dan pipa. ³Konsep dari ZEE muncul dari kebutuhan yang mendesak. Sementara akar sejarahnya berdasarkan pada kebutuhan yang berkembang semenjak tahun 1945 untuk memperluas batas

¹ Surat Keputusan Kepala Pelaksana Harian Badan Koordinasi Keamanan Laut Indonesia Nomor: SKEP-068/KALAKHAR/BKORKAMLA/XI/2010.

²<https://ilmupengetahuanumum.com/10-negara-dengan-garis-pantai-terpanjang-di-dunia>, diakses pada 08/04/2020 pukul 14.01 WIB.

³ Ilmu Geografis, 2019, *Zona Ekonomi Eksklusif: Pengertian, Sejarah, Batas, Fungsi dan Kegiatan*, <https://www.google.co.id/amp/s/ilmugeografi.com/ilmu-bumi/laut/zona-ekonomi-eksklusif/amp>, diakses pada 08/04/2020 pukul 14.02 WIB.

jurisdiksi negara pantai atas lautnya, sumbernya mengacu pada persiapan untuk UNCLOS III 1982.

Mengingat bahwa fungsi kelautan baik dalam sisi pelayaran dan transportasi kelautannya dan sumber daya alam yang beranekaragam di Indonesia sangat strategis dalam mewujudkan perekonomian negara mengingat bahwa negara Indonesia sendiri merupakan sebagai negara maritim. Berkenaan dengan ketertiban dan keamanan, hal itu akan tercipta bila setiap masyarakat atau badan hukum menaati peraturan-peraturan atau norma-norma yang berlaku, khususnya di lingkungan perairan di Indonesia. Peraturan-peraturan ini di keluarkan dalam suatu badan yang disebut Pemerintah. Di Indonesia segala aturan yang mengatur tentang pelayaran diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.⁴

Pelayaran merupakan *high regulated sector* atau sector yang diatur tinggi dimana adanya pengaturan yang jelas terhadap peran dari setiap pihak terkait dari pelayaran tersebut. Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran⁵ berbunyi sebagai berikut: “Pelayaran adalah salah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan maritime”.Adanya peraturan mengenai keselamatan pelayaran yang menitik

⁴Jogloabang, 2019, *UU 17 Tahun 2008 Tentang Pealayaran*, www.jogloabang.com, diakses pada tanggal 28/03/2020 pukul 14.09 WIB.

⁵Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 angka 1.

beratkan pada pengaturan menjadi akibat banyaknya kecelakaan kapal yang disebabkan oleh *human error*.⁶

Salah satu faktor penting dalam pelayaran adalah kapal. Kapal adalah semua perahu dengan nama apapun juga kecuali apabila di tentukan atau perjanjikan lain, maka kapal ini di anggap meliputi segala alat perlengkapannya. Sedangkan yang di maksud dengan alat perlengkapan kapal adalah segala benda yang bukan suatu bagian dari pada kapal itu sendiri, namun diperuntukan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal itu.⁷ Sedangkan dalam Pasal 1 angka (36) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan:

“Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah pindah.”

Kapal merupakan armada penting dalam pelayaran, banyak yang menghambat lancarnya pengoperasian kapal di laut baik itu faktor internal maupun eksternal. Pada saat berlayar kapal sering terjadi kecelakaan angkutan laut seperti tubrukan, kebakaran dan kandasnya kapal di laut, alur pelayaran serta di pelabuhan. Dalam melakukan pelayaran, terdapat prosedur operasional kapal yang mengacu pada konvensi internasional SOLAS 1974 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) tentang keselamatan serta konvensi

⁶ Baharudin Lopa, *Hukum Laut, Pelayarandan Perniagaan*, (Bandung : alumni,1982) hlm 194.

⁷ Abigail F. C. Chiquita, 2016, “Tanggung Jawab Akibat Tubrukan Kapal yang Membawa Kerugian”, <http://www.coursehero.com/file/3541864/Makalah-Tubrukanpdf/>, diakses pada tanggal 17/03/2020 pukul 18.53WIB.

internasional COLREGs 1972 (*International Regulations for Preventing Collisions sea*) tentang Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) yang dikenal di Indonesia.

Di Indonesia baru-baru ini terjadi permasalahan dalam hal tubrukan kapal. Tubrukan yang terjadi yakni antara kapal TNI AL dan *coast guard* Vietnam di perairan Natuna yang di klaim atas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang terjadi di wilayah laut Natuna. Kasus yang akan penulis bahas yakni tentang tindakan kapal *coast guard* Vietnam yang menabrak KRI Tjiptadi-381 di perairan Natuna. Guru besar hukum Internasional Universitas Indonesia Prof. Hikmahanto Juwana, SH, LLM, PhD mengatakan adanya masalah tumpang tindih klaim di titik terjadinya tubrukan, tumpang tindih yang dimaksud bukanlah soal laut territorial dibawah kedaulatan negara, melainkan batas ZEE. Tekait perbatasan ZEE ini wapres Jusuf Kalla mengatakan perbatasan ZEE ini memang menjadi pangkal gesekan kapal TNI AL dan kapal *coast guard* Vietnam.

Insiden itu terjadi karena di sebagian wilayah Utara Pulau Natuna masih terdapat batas Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang belum disepakati antara Indonesia dan Vietnam. Sesuai Pasal 56 UNCLOS 1982, kewenangan negara dalam ZEE bukanlah sebuah kedaulatan (*sovereignty*), melainkan berdaulat (*sovereign rights*). Hal ini berarti negara memiliki kewenangan penegakan hukum yang terbatas dalam pemanfaatan sumber daya kelautan, baik hayati maupun nonhayati.

Regulasi yang berlaku di atas permukaan ZEE adalah rezim laut bebas di mana terdapat beberapa kebebasan bagi kapal asing. Oleh karena itu

permukaan air di atas ZEE sering kali disebut laut bebas yang khusus (*sui generis*) karena masih terdapat hak berdaulat negara pantai. Sesuai dengan hukum internasional, negara yang memiliki laut wilayah berbatasan diwajibkan melakukan negosiasi dalam mencapai kesepakatan atas batas wilayahnya. UNCLOS 1982 telah memberikan petunjuk bagaimana negara pantai menyepakati batas wilayah lautnya.

Dalam menyelesaikan perundingan batas wilayah tidak ada batas waktu yang diberikan kepada negara-negara dalam hukum internasional. Akan tetapi semakin lama proses kesepakatan itu maka insiden-insiden seperti ini akan kerap terjadi di Indonesia saling klaim sama-sama merasa berwenang dalam penegakan hukum wilayah tersebut. Pasal 15, Pasal 74, dan Pasal 83 UNCLOS 1982 pada dasarnya telah mengatur delimitas batas maritim antar negara yang seharusnya dilakukan. Pasal 74, UNCLOS memberikan mandat kepada negara-negara untuk berunding membuat sebuah kesepakatan atau pengaturan sementara yang bertujuan untuk tak melakukan tindakan yang saling merugikan dan menghambat proses pencapaian kesepakatan batas wilayah tersebut.

Dalam penggunaan kekuatan di laut, perhatian juga harus diberikan pada Pasal 301 UNCLOS 1982. Negara-negara harus menahan diri untuk memberikan ancaman terhadap integritas teritorial negara manapun dalam menjalankan hak dan kewajiban negara.⁸ Dalam konteks insiden Indonesia dan

⁸Arie Afriansyah, 2019, *Batas Wilayah Laut dan Hak Berdaulat*, <https://law.ui.id/v3/batas-wilayah-laut-dan-hak-berdaulat-arie-afriansyah-s-h-m-i-l-ph-d/>, diakses pada Tanggal 11/05/2020, Pukul 22.01 WIB.

Vietnam, telah jelas bahwa kapal *coast guard* Vietnam telah melanggar ketentuan dengan sengaja menabrak kapalnya terhadap KRI Tjiptadi 381. Kapal *coast guard* Vietnam menurupakan kapal penjaga pantai yang bertugas untuk menjaga keamanan. Jika kapal perang Indonesia rusak sudah jelas Vietnam bertanggung jawab atas timbulnya kerugian hal ini ditegaskan dalam Pasal 31 UNCLOS 1982 yaitu:⁹

“Negara bendera memikul tanggung jawab internasional untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita negara pantai sebagai akibat tidak ditaatinya oleh suatu kapal perang atau kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non-komersial peraturan perundang-undangan negara pantai mengenai lintas melalui laut teritorial atau ketentuan konvensi ini atau peraturan hukum internasional lainnya.”

Selain itu menurut Guru Besar Universitas Hukum Internasional Diponegoro, Semarang Prof. DR. Eddy Pratomo hukum internasional lain yang dilanggar adalah *International for Preventing Collisions at Sea* (Peraturan Internasional untuk Pencegah Tabrakan di Laut 1972 (COLREGS), dan *International Convention for the Safety of Life at Sea* (Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut) 1974 (SOLAS).¹⁰ Seharusnya Vietnam tidak melakukan tindakan penabrakan kapal karena akan mengakibatkan kerugian diantara kedua belah pihak atau pihak Indonesia yang dirugikan karena tubrukan kapal yang mengancam keselamatan awak kapal itu sendiri.

⁹Academia, *UNCLOS 1982 Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut*, https://www.academia.edu/10757045/UNCLOS_1982_konvensi_perserikatan_bangsa-bangsa_tentang_hukum_laut, diakses pada Tanggal 12/05/2020, Puku 09.11 WIB.

¹⁰*detikNews*, 2019, *Tabrak KRI Tjiptadi, Kapal Vietnam Dinilai Langgar Hukum Internasional*, <https://news.detik.com/news/berita/d-4530280/tabrak-kri-tjiptadi-kapal-vietnam-dinilai-langgar-hukum-internasional>, diakses pada tanggal 28/03/2020 pukul 20.33 WIB.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk membahasnya dengan menuangkannya ke dalam proposal penelitian yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS TENTANG TUBRUKAN ANTARA KAPAL TNI AL DENGAN KAPAL COAST GUARD VIETNAM DI PERAIRAN NATUNA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL (SOLAS CONVENTION AND COLREG) DAN HUKUM NASIONAL.”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan pencegahan tubrukan kapal di laut menurut hukum internasional dan hukum nasional?
2. Bagaimanakah analisis yuridis tentang tubrukan antara kapal TNI AL dan *coast guard* Vietnam di perairan Natuna?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimanakah pengaturan pencegahan tubrukan kapal di laut menurut hukum internasional dan hukum nasional.
2. Untuk mengetahui analisis yuridis tentang tubrukan antara kapal TNI AL dan kapal *coast guard* Vietnam di perairan Natuna.

D. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian.

Jenis penelitian yang digunakan adalah metode yuridis normatif. Penelitian hukum normatif yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka dan data sekunder. Penelitian yuridis normatif digunakan dalam penelitian ini untuk meneliti norma hukum kejahatan Internasional yang berlaku.

2. Sumber Data.

Data dalam penelitian ini mempergunakan data sekunder yang merupakan data yang umumnya telah dalam keadaan siap terbuat (*ready made*). Adapun sumber data berupa data sekunder yang biasa digunakan dalam penelitian hukum normatif yang terdiri dari :¹¹

- a. Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang mengikat secara umum, termasuk didalamnya perjanjian-perjanjian Internasional, hukum kebiasaan Internasional, prinsip-prinsip hukum umum, putusan pengadilan dan pendapat para ahli. Dalam tulisan ini diantaranya ialah:
 1. Konvensi SOLAS 1974
 2. Konvensi COLREG 1972
 3. Konvensi UNCLOS 1982/Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985
 4. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
 5. Undang-Undang ZEE Nomor 13 Tahun 1985
 6. Keppres Nomor 65 Tahun 1980
 7. Perpres Nomor 57 Tahun 2017
- b. Bahan Hukum Sekunder, yaitu Bahan hukum yang biasanya berupa pendapat hukum, doktrin, teori-teori yang diperoleh dari literatur

¹¹Bambang Suggono, *Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Graffindo Persada, Jakarta, 2009, hlm. 104.

hukum, hasil penelitian, artikel ilmiah maupun website yang terkait dengan penelitian.

3. Teknik Pengumpulan Data.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara penelitian kepustakaan (*LibraryResearch*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau yang disebut dengan data sekunder. Adapun data sekunder yang digunakan dalam penulisan skripsi ini antara lain berasal dari buku–buku koleksi pribadi maupun pinjaman dari perpustakaan dan artikel–artikel yang berasal dari media elektronik, dokumen–dokumen Internasional yang resmi dikeluarkan oleh instansi yang berwenang.

4. Analisis Data.

Data sekunder yang telah disusun secara sistematis kemudian dianalisa secara kualitatif. Analisis secara kualitatif berarti analisis yang memfokuskan perhatiannya pada makna-makna yang terkandung di dalam suatu pernyataan, bukan analisis yang memfokuskan perhatiannya pada figur-figur kuantitatif semata. Analisa data dilakukan sedemikian rupa dengan memperhatikan aspek kualitatif lebih dari pada aspek kuantitatif dengan maksud agar diperoleh kesimpulan yang sesuai dengan tujuan penelitian yang telah dirumuskan.