

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Negara Indonesia merupakan sebuah Negara Kepulauan (*Archipelago State*) yang terdiri dari pulau-pulau kecil maupun besar serta luas wilayah laut yang lebih luas daripada luas wilayah daratan. Laut terutama sekali merupakan jalan raya yang menghubungkan seluruh pelosok dunia. Melalui laut, masyarakat dari berbagai bangsa mengadakan segala macam pertukaran dan komoditif perdagangan sampai ilmu pengetahuan.¹ Kondisi geografis tentunya akan membutuhkan berbagai bentuk kebijakan maupun peraturan perundang-undangan yang memiliki corak kemaritiman. Indonesia sebagai negara kepulauan yang berbasis maritim dapat dilihat dengan panjang garis pantai ±95.181 km yang kemudian menjadikan Indonesia sebagai negara keempat yang memiliki garis pantai terpanjang setelah Amerika Serikat, Kanada dan Rusia.²

Keamanan laut menjadi isu utama pada setiap negara saat ini, dimana laut sebagai jalur transportasi menjadi yang paling diminati dalam pengiriman barang dan jasa dalam jumlah besar oleh kapal ke negara-negara yang membutuhkan melalui perairan internasional. Hal tersebut kemudian menjadi perhatian setiap negara karena berkaitan dengan keamanan perairan internasional. perairan internasional, juga dikenal sebagai laut lepas, adalah semua bagian laut yang tidak termasuk dalam zona ekonomi eksklusif, laut teritorial, atau perairan pedalaman suatu negara bagian atau negara kepulauan. Perairan ini tidak memiliki kedaulatan dan tidak dikendalikan oleh negara manapun. Semua negara memiliki kebebasan

¹ Boer Mauna, 2003 "*Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*". P.T. ALUMNI, Jakarta. Hlm 306

² Oksep Adhayanto, 2014, "*Maritime Constitution*" dalam Jurnal Selat, Oktober, Vol. 2 No 1, Hlm 139-140

untuk melakukan berbagai kegiatan seperti navigasi, penerbangan, memancing, penelitian ilmiah, antara lain.³

Perairan internasional dikelilingi oleh negara-negara besar dan kecil yang memiliki wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE). Banyaknya kapal-kapal yang melalui jalur perairan internasional menjadi sasaran tindakan kejahatan yang membuat kerugian pada negara dan juga berdampak pada perekonomian dunia contohnya saja salah satu negara yaitu Korea Selatan pernah menjadi korban tindak pidana pembajakan kapal di wilayah ZEE Samudera Hindia.

Pada tahun 2011 lalu sehingga berdampaknya pada perekonomian dunia dikarenakan Kerugian itu berasal dari uang tebusan, penambahan peralatan keamanan dan dampak langsungnya terhadap perdagangan internasional, Meskipun kerugian pasti akibat aksi bajak laut dianggap sulit untuk dihitung namun penelitian ini menyatakan kerugian ekonomi akibat bajak laut secara umum meningkat lima kali lipat sejak 2005. Oleh karena itu, keamanan perairan menjadi fokus utama setiap negara untuk menjaga stabilitas keamanan kawasannya.

Dalam *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS 1982) terdapat pengaturan keselamatan dan keamanan meliputi:

- 1) Pasal 21 Ayat 1 a

keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim.

- 2) Pasal 39 Ayat 2 a

Keselamatan di laut termasuk Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut.

³ Wikipedia, 2021, *Perairan Internasional*, https://id.wikipedia.org/wiki/Perairan_internasional Diakses Pada Selasa 18 Mei 2021, Pukul. 16.00 WIB

3) Pasal 39 Ayat 1

Kapal dan pesawat udara, sewaktu melaksanakan hak lintas transit.

4) Pasal 41

Alur Laut dan skema pemisah lalu lintas dalam selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.

5) Pasal 48

Pengukuran lebar laut territorial zona tambahan, zona eksklusif dan landasan kontinen.

6) Pasal 43 a dan b

Sarana bantu navigasi dan keselamatan serta pengembangan lainnya dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran.

Negara pemakai dan Negara yang berbatasan dengan selat hendaknya bekerjasama melalui persetujuan untuk :

a) pengadaan dan pemeliharaan di selat sarana bantu navigasi dan keselamatan yang diperlukan atau pengembangan sarana bantu pelayaran internasional; dan

b) untuk pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemaran dari kapal

7) Pasal 77 Ayat 2

Hak yang tersebut dalam ayat 1 di atas adalah eksklusifnya dalam arti bahwa apabila Negara pantai tidak mengeksplorasi landas kontinen atau mengeksploitasi sumber kekayaan alamnya, tiada seorangpun dapat melakukan kegiatan itu tanpa persetujuan tegas Negara pantai

8) Pasal 52

Hak lintas damai (*right of innocent passage*)

Samudera Hindia merupakan salah satu samudera yang menjadi lalu lintas internasional atau lebih dikenal *Sea Lanes of Communication* (SLOCs)⁴ dan *Sea Lanes of Oil Trade* (SLOT). Samudera Hindia membentang dari ujung Selatan Benua Afrika hingga ujung Selatan Benua Australia.⁵ Kawasan Samudera Hindia berfokus pada perdagangan, militer, politik dan budaya terdiri dari 26 negara bagian, dengan jumlah penduduk 1/3 dari penduduk dunia.⁶ Nilai strategis Samudera Hindia antara lain bahwa kawasan Samudera Hindia memiliki sumber daya alam yang berlimpah dengan minyak dan gas alam yang lebih dari dua pertiga cadangan minyak dunia. Memiliki 35% cadangan gas dunia, 60% uranium, 40% emas, 80% dari semua pengendapan berlian dan berbagai zat lainnya.⁷

Dari nilai strategis dan memiliki sumber daya alam yang berlimpah, Samudera Hindia menjadi tempat pelayaran strategis oleh kapal-kapal berbagai negara untuk melintasi suatu negara dan tentu menjadi sasaran dari tindak pidana pembajakan yang dilakukan perompak.

Menurut hasil Konferensi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) ke VIII tahun 1990, *transnational crime* adalah kejahatan yang melibatkan dua negara atau lebih, pelaku atau korbannya adalah warga negara asing, dan melampaui batas teritorial satu negara atau lebih.

⁴ *Sea lines of communication* (SLOC) adalah istilah yang menggambarkan rute maritim utama antar pelabuhan, digunakan untuk perdagangan, logistik, dan pasukan angkatan laut. Pertumbuhan perdagangan global bergantung pada bagaimana perdagangan internasional terbaik terhubung ke jalur komunikasi laut tersebut

⁵ *Indian Ocean, Encyclopedia Britannica: Introduction*, <https://www.britannica.com/place/Indian-Ocean>. Diakses Pada Selasa 18 Mei 2021, Pukul. 16.00 WIB

⁶ David Alexander, 2012, *Indian Ocean: Asea of Uncertainty*, Future Direction International, WestPerg, Hlm. 14

⁷ *Mendag: IORA, Masa Depan Ekonomi Dunia*, KEMENTERIAN KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA, diakses dalam <https://www.kemenkeu.go.id/publikasi/berita/mendag-iora-masa-depan-ekonomi-dunia/> Diakses Pada Selasa 18 Mei 2021, Pukul. 16.00 WIB

Transnational crime merupakan pengembangan karakteristik dari bentuk kejahatan kontemporer yang dikenal dengan *organized crime* atau kejahatan terorganisir pada masa 1970-an. Istilah tersebut digunakan untuk menjelaskan kompleksitas yang ada di antara *organized crime*, *white-collar crime*, dan korupsi yang melampaui batas negara dan berdampak pada hukum di berbagai negara dengan karakteristik berbahaya di tingkat internasional.⁸

Salah satu bentuk kejahatan *transnational crime* yang saat ini menjadi perhatian internasional ialah perompak atau bajak laut. Kejahatan lintas negara ini menjadi ancaman dalam dunia internasional karena sasaran yang dituju merupakan kapal-kapal komersial dari berbagai negara yang melintasi wilayah laut teritorial negara maupun kawasan laut lepas, contohnya saja pada 12 Maret tahun 2021 kemarin adanya pembajakan dan perompakan kapal tanker kimia bernama Kapal tanker De Poli berbendera negara Belanda yang dibajak oleh perompak di lepas pantai sekitar 210 mil laut selatan Conotou Afrika Barat, akan tetapi sekelompok perompak melakukan pembajakan kapal dan menyandera 15 orang awak kapal dan meminta sejumlah tebusan kepada warga negara yang mereka tangkap, dari 15 orang awak tersebut ada warga negara Russia, Phillipina dan Ukraina. Dampak dari kegiatan perompak akan berpengaruh terhadap stabilitas peradaban dunia mengenai keamanan maupun dampak ke perdagangan internasional.

Indian Ocean Rim Association (IORA) adalah pelopor dan satu-satunya organisasi regional di wilayah Samudera Hindia yang berperan strategis terutama untuk ekonomi dunia dimana terhubungannya perdagangan internasional dari Asia

⁸ M. Irvan Olli, 2005, *Sempitnya Dunia, Luasnya Kejahatan? Sebuah Telaah Ringkas Tentang Transnational Crime*, Jurnal Kriminologi Indonesia, Vol. 4, Hlm. 19 Diakses Pada Selasa 18 Mei 2021, Pukul. 16.00 WIB

ke Eropa dan sebaliknya. Dasar dalam pengembangan kerja sama yang saling menguntungkan melalui pendekatan konsensus antar negara anggota. IORA berdiri berdasarkan pada pilar-pilar ekonomi, keamanan dan keselamatan maritim, dan pendidikan serta kebudayaan. Prioritas kerja sama dalam IORA adalah: (i) Keselamatan dan Keamanan Maritim; (ii) Fasilitasi Perdagangan; (iii) Manajemen Perikanan; (iv) Manajemen Risiko Bencana Alam; (v) Kerja Sama Akademis dan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi; (vi) Pertukaran Kebudayaan dan Pariwisata. Di luar prioritas tersebut, IORA juga mengangkat dua buah cross cutting issues yaitu *Blue Economy* dan *Women Empowerment*.⁹

Sejak tahun 1997 berdiri, *Indian Ocean Rim Association* (IORA) belum mampu mengatasi ancaman dan permasalahan yang terjadi di kawasan Samudera Hindia, seperti sengketa perbatasan maritim di Laut China Selatan yang melibatkan sejumlah negara Malaysia, Filipina, Vietnam dan Brunei Darusalam dengan Tiongkok yang belum terselesaikan secara damai.¹⁰

Sejak tahun 2015 Indonesia terpilih sebagai Ketua *Indian Ocean Rim Association* (IORA) dengan masa jabatan hingga tahun 2017. Hal tersebut mengharuskan Indonesia untuk memiliki ide ataupun upaya-upaya yang dapat menanggulangi permasalahan mengenai *transnational crime* yang terjadi di kawasan Samudra Hindia. Bergabungnya Indonesia dalam *Indian Ocean Rim Association* (IORA) juga tidak terlepas dari kepentingan Indonesia sebagai negara yang akan menjadikan Indonesia sebagai poros maritime dunia. Sehingga kepentingan Indonesia untuk menanggulangi permasalahan *transnational crime* di

⁹ Kemelu, 2018, *Indian Ocean Rim Association*, https://kemlu.go.id/portal/id/read/167/halaman_list_lainnya/indian-ocean-rim-association diakses Pada 18 Mei 2021. Pukul 16.00 WIB

¹⁰ BBC, 2011, *Kondisi laut 'lebih buruk' dari perkiraan*, https://www.bbc.com/indonesia/majalah/2011/06/110620_oceandecline. Diakses Pada Selasa 18 Mei 2021, Pukul. 16.00 WIB

kawasan Samudra Hindia sesuai dengan ide atau upaya-upaya Indonesia sebagai poros maritim dunia. Gagasan yang diusung oleh Presiden Joko Widodo mengenai poros maritim dunia menjadi salah satu dari kepentingan nasional Indonesia di masa pemerintahannya. Kebijakan luar negeri Indonesia yang berupaya memperkuat hubungan bilateral dengan negara-negara besar di kawasan Samudera Pasifik dan Hindia. Indonesia berupaya berperan sebagai negara yang berpengaruh di antara dua samudera Pasifik dan Hindia, dengan cara menyatukan kedua Samudera sebagai lingkungan strategis melalui kerjasama *Indian Ocean Rim Association* (IORA). Keamanan maritim yang juga merupakan bagian dari kepentingan Indonesia melalui kerjasama dengan *Indian Ocean Rim Association* (IORA) dapat mampu menyelesaikan permasalahan *transnational crime*.¹¹

IORA telah mencoba menangani permasalahan yang ada di kawasan Samudra Hindia melalui berbagai kegiatan untuk meningkatkan kerja sama internasional dalam keamanan dan tata kelola untuk berhasil mengatasi tantangan yang dihadapi oleh kawasan ini, namun pada kenyataannya wilayah Samudera Hindia menghadapi banyak tantangan keselamatan dan keamanan tradisional dan non-tradisional diantaranya termasuk pembajakan, perampokan bersenjata di laut, terorisme, perdagangan manusia, pergerakan manusia yang tidak teratur, perdagangan narkoba, perdagangan ilegal satwa liar, perdagangan senjata, kejahatan di sektor perikanan seperti penangkapan ikan IUU (Illegal).

Menurut *Internasional Maritime Organization* selanjutnya disebut IMO, yang juga mengatur masalah keselamatan maritim menyebutkan bahwa laut selalu menjadi lingkungan kerja yang berpotensi berbahaya. Dalam hal ini IMO

¹¹ Dita Anggraini Ayuningtyas, Kepentingan Indonesia Dalam *Indian Ocean Rim Association* (IORA) tahun 2015, e-journal.hi.fh-unmul.ac.id diakses Pada Pada Selasa 18 Mei 2021, Pukul. 16.00 WIB

membahas keselamatan yang meliputi bidang-bidang seperti desain kapal, konstruksi dan peralatan, subdivisi dan stabilitas, perlindungan kebakaran, komunikasi radio, keselamatan navigasi, pengangkutan kargo (termasuk kargo berbahaya), manajemen keselamatan dan keamanan maritim. ISPS Code yaitu peraturan internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, yang berisi persyaratan terperinci terkait keamanan untuk Pemerintah, otoritas pelabuhan dan perusahaan pelayaran.¹²

Berdasarkan pemikiran yang telah dipaparkan di atas maka penulis tertarik untuk membahas permasalahan ini ke dalam suatu bentuk tulisan ilmiah berupa skripsi dengan judul **“TINJAUAN YURIDIS *INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION* (IORA) DALAM PENINGKATAN KEAMANAN MARITIM DIKAWASAN SAMUDERA HINDIA DAN IMPLIKASINYA TERHADAP INDONESIA”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah keterlibatan dan Kepentingan Indonesia Dalam Organisasi *Indian Ocean Rim Association* (IORA)?
2. Bagaimanakah Implikasi *Indian Ocean Rim Association* (IORA) terhadap Indonesia?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui keterlibatan dan Kepentingan Indonesia Dalam Organisasi *Indian Ocean Rim Association* (IORA)?
2. Untuk Mengetahui Implikasi *Indian Ocean Rim Association* (IORA) terhadap Indonesia?

¹² Internasional Maritime Organization Maritime Knowledge Centre, “*Maritime Security*”. Hlm 21

D. Metode Penelitian

1. Jenis penelitian

Dalam penelitian ini metode pendekatan yang digunakan adalah pendekatan secara yuridis normatif.¹³

2. Sumber data

Adapun data yang dipergunakan penulis dalam penelitian ini adalah data sekunder, yaitu data yang diperoleh berbentuk dokumen atau buku-buku yang berhubungan dengan objek-objek penelitian. Data sekunder tersebut meliputi:

a. Bahan Hukum Primer

1) *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982*

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder, meliputi Buku-buku hasil penelitian, makalah-makalah ilmiah yang ada kaitannya dengan penelitian dan literature lainnya.¹⁴

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, meliputi kamus bahasa Indonesia dan kamus hukum.¹⁵

3. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data, berkaitan dengan penelitian ini diperoleh melalui studi dokumen yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mempelajari

¹³ Suratman dan Philips Dillah, 2014, *Metode Penelitian Hukum*, Alfabeta: Cetakan Kedua, Bandung, Hlm 54.

¹⁴ Zainudin Ali, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 106

¹⁵ Suratman Philips Dillah, *Op.Cit.* Hlm. 67

dokumen-dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang akan dikaji.¹⁶

4. Analisa Data

Analisis data yang digunakan adalah secara kualitatif yaitu diawali dengan dasar pengetahuan umum, meneliti dengan menghubungkan permasalahan.¹⁷

¹⁶ *Ibid*, Hlm 86.

¹⁷ Bambang Sunggono, 2013, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Persada, Jakarta, Hlm.