

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

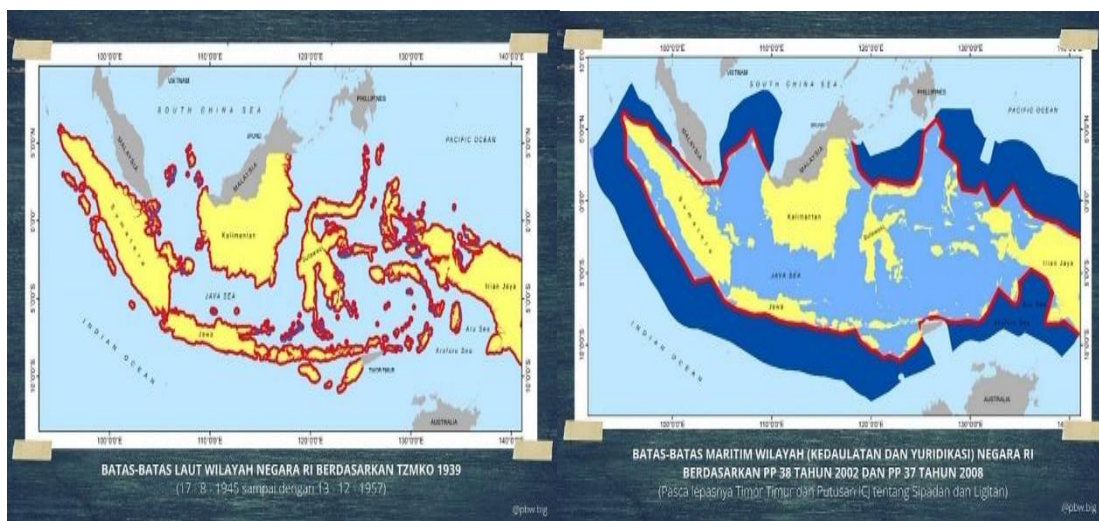
Indonesia merupakan sebuah negara yang memiliki bentuk sebagai negara kepulauan. Hal ini karena Indonesia terdiri atas banyak pulau yang membentuk banyak gugus pulau di sepanjang wilayahnya. Sebagai negara dengan luas laut yang besar, Indonesia berhak mengelola setiap sumber daya yang berada didalamnya. Dengan berbagai keanekaragaman hayati dan bahan mentah yang berada di sepanjang perairan laut Indonesia, upaya untuk memanfaatkan sumber daya tersebut dapat dilakukan untuk meningkatkan kesejahteraan bangsa dan negara. Selain itu, posisi Indonesia yang berada di antara dua benua dan dua samudera menyebabkan banyak kapal yang lalu lalang di sepanjang perairan lautnya. Hal ini mendorong peningkatan nilai ekonomi masyarakat dan mempengaruhi negara dalam menentukan kebijakan, khususnya terkait dalam pengelolaan laut.

Oleh karena itu, pemerintah Indonesia telah berjuang untuk memperoleh pengakuan atas laut teritorialnya hingga mencapai tujuan mereka pada akhir 1982. Saat itu, Indonesia dan negara-negara lain menandatangani konvensi hukum laut *United Nation Convention on Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Konvensi yang dibentuk di Montego Bay pada 10 Desember 1982 ini telah diratifikasi oleh 193 negara sebagai bentuk kepatuhan terhadap perjanjian internasional serta menghargai wilayah dan klaim masing-masing negara. UNCLOS 1982 membahas tentang ketentuan penyebutan sebuah tempat di wilayah perairan dan hukum terkait wilayah tersebut. Hal ini menyebabkan UNCLOS 1982 menjadi sebuah hukum laut yang harus ditaati oleh setiap negara, baik yang menandatangani maupun yang meratifikasi konvensi tersebut.

Terbentuknya UNCLOS 1982 didasari pada pentingnya penetapan batas-batas wilayah perairan setiap negara dan pemanfaatannya untuk kepentingan nasional, regional, dan internasional. Hal ini bermula ketika sebagian besar negara mulai dengan perjanjian batas perairan yang diukur berdasarkan lontaran meriam dari garis pantai

setiap pulau sejauh tiga mil laut (*potestatem terrae finiri, ubi finitir armorum vis*). (Bynkershoek, 1923) Setelah beberapa periode berikutnya, muncul pemikiran bahwa harus ada penetapan batas wilayah laut dalam bingkai hukum internasional. Penetapan batas-batas tersebut bertujuan untuk menentukan batas wilayah yurisdiksi, wilayah kedaulatan dan hak berdaulat, serta hak eksplorasi dan eksploitasi sebuah negara. Berdasarkan Artikel 49 Ayat 2 UNCLOS 1982, kedaulatan sebuah negara meliputi ruang udara di atas perairan kepulauan, dasar laut dan tanah di bawahnya, serta sumber kekayaan yang terkandung di dalamnya. Hal ini mempertegas Artikel 2, 3, dan 4, dimana laut teritorial sebagai bagian dari kedaulatan sebuah negara memiliki lebar dan batas luar sepanjang 12 mil laut dari garis pangkal titik terluar pulau. Sehingga sebuah negara berhak menetapkan kedaulatan atas ruang udara, dasar laut dan tanah, dan sumber kekayaan di dalam radius 12 mil laut dari garis pangkal titik terluar pulau di negara tersebut.

Gambar 1 Peta Perbandingan Laut Indonesia Berdasarkan UNCLOS 1982

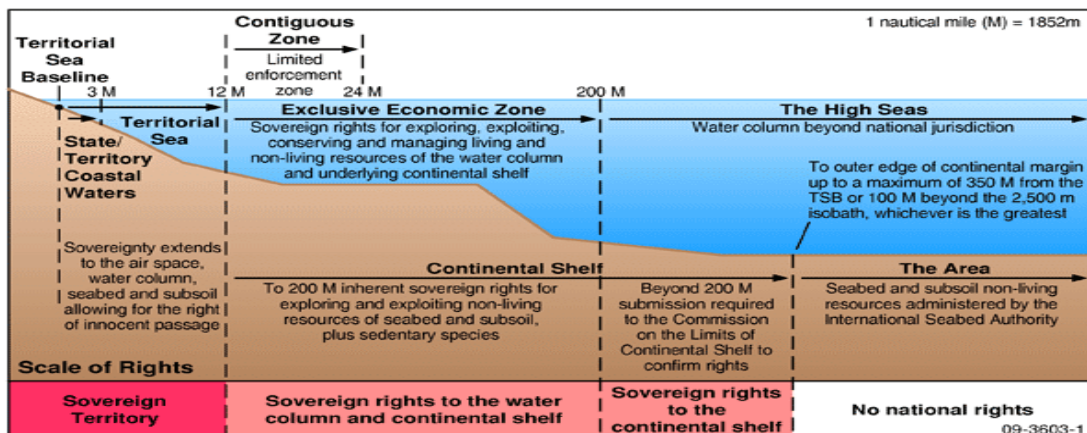


Sumber: Badan Informasi Geospasial me melalui *twitter.com*

Pada Artikel 33, terdapat hukum yang mengatur tentang zona tambahan yang dapat digunakan untuk penegakkan hukum di ruang udara, dasar laut dan tanah sepanjang 24 mil laut dari titik pangkal dimana laut teritorial diukur. Lebih lanjut, pada Artikel 76 disebutkan tentang kawasan landas kontinen, yaitu sebuah kawasan

perpanjangan alami daratan sebuah negara yang diukur sejauh 200 hingga 350 mil laut dari garis pangkal perairan teritorial diukur. Dalam kawasan ini, sebuah negara berhak memanfaatkan dan mengelola segala sumber daya yang terkandung di dasar laut. Namun, negara yang mengelola sumber daya di dalamnya tidak dapat menegakkan hukum di kawasan tersebut. Sedangkan zona ekonomi eksklusif merupakan sebuah kawasan perairan yang diukur sejauh 200 mil dari garis pangkal perairan teritorial negara tersebut. Negara berhak memanfaatkan dan mengelola segala sumber daya yang terdapat di perairan dan dasar laut, namun tidak dapat menegakkan hukum di atas kawasan tersebut. (PBB, 1982) Hal ini menandakan bahwa setiap negara yang memiliki pantai dan perairan laut memiliki hak untuk memperluas wilayah perairannya sesuai dengan ketentuan UNCLOS 1982. Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki luas wilayah yang mencapai 7,7 juta km<sup>2</sup>, perairan laut yang mencapai 3,2 juta km<sup>2</sup>, luas zona ekonomi eksklusif yang mencapai 2,7 juta km<sup>2</sup>, dan sisanya berupa daratan. Berdasarkan data tersebut, Indonesia disebut sebagai negara kepulauan terbesar di dunia. (Nugraha & Irman, 2014)

Gambar 2 Batas Yurisdiksi Perairan Laut Berdasarkan UNCLOS 1982



Sumber: *National Oceanic and Atmospheric Administration*

Berdasarkan penjelasan dalam artikel UNCLOS di atas, dapat dilihat bahwa landasan kontinen dan zona ekonomi eksklusif merupakan kawasan yang tidak dapat ditegakkan hukumnya secara penuh oleh sebuah negara. Sehingga meskipun negara dapat mengelola dan mengawasi kawasan tersebut, setiap kegiatan ilegal yang

dilakukan oleh negara maupun aktor-aktor lain tidak dapat dihukum di tempat kejadian menggunakan hukum yang berlaku di negara tersebut. Negara hanya dapat mengusir kapal dari perairannya atau mendeportasi para awak kapal yang tertahan untuk dikembalikan ke negara asalnya.

Terdapat berbagai tindakan ilegal yang dapat mengancam keamanan dan pertahanan negara. Hal tersebut dapat terjadi karena penyalahgunaan hak berlayar di laut, permasalahan perbatasan yang belum dapat diatasi, hingga pemanfaatan wilayah teritori yang merugikan negara lain. Dengan posisi Indonesia yang memiliki perbatasan laut dengan sepuluh negara dan dilalui jalur pelayaran internasional yang ramai, maka banyak potensi ancaman keamanan di wilayah Indonesia yang dampaknya akan merugikan dari sisi ekonomi maupun kedaulatan negara.

Pelanggaran wilayah laut yang paling sering terjadi adalah kegiatan penangkapan ikan secara ilegal di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia (WPP-NRI). Berdasarkan *Ocean Data Inventory* (ODI) yang dikeluarkan pada Juni 2020, terdapat enam wilayah laut yang paling rawan pelanggaran yakni WPP 572 Samudra Hindia sebelah barat Sumatera, WPP 711 Laut Natuna Utara dan perairan Selat Karimata, WPP 714 Teluk Tolo dan Laut Banda, WPP 716 perairan Laut Sulawesi dan sebelah utara Pulau Halmahera, WPP 717 perairan Teluk Cendrawasih dan Samudera Pasifik, serta WPP 718 perairan Laut Aru, Laut Arafuru, dan Laut Timor bagian timur. Sementara data *Global Fishing Watch* AIS menunjukkan bahwa kapal-kapal asing masih berada di perbatasan WPP 711, 716, 717, dan 718 pada tahun 2020, dengan kecepatan gerak kapal di bawah 3 knot. (Santosa, 2020)

Upaya penangkapan ikan secara ilegal ini dikarenakan terjadinya *overfishing* (tangkap lebih) di negara-negara tetangga yang kemudian mencari daerah tangkapan di perairan Indonesia untuk memenuhi kebutuhan produksi dan pemasarannya. Selain itu, negara-negara tersebut memiliki potensi sumber daya ikan laut yang lebih kecil dibanding Indonesia. Salah satu contohnya adalah stok ikan Vietnam yang menurut laporan *United Nation Food and Agriculture Organization* (UN-FAO) pada 2019 telah dieksploitasi secara berlebihan sehingga menjadi tidak produktif. Hal yang sama terjadi

di China, dimana perairan mereka mengalami *overfishing* dan sejak 1995 pemerintah China mengumumkan moratorium penangkapan ikan di perairan mereka. Praktik ilegal ini berdampak pada kerugian yang dialami Indonesia hingga 56 triliun rupiah pertahun. (Siahaya, Karisoh, & Tooy, 2021)

Terdapat beberapa beberapa faktor yang menyebabkan banyaknya pelanggaran yang terjadi di Indonesia. Pertama, tidak semua kapal memiliki, membawa, dan menyalakan *Automatic Identification System* (AIS). Hal ini didasari pada perbedaan jenis dan kepentingan setiap kapal ketika sedang melintas, sehingga munculnya celah bagi kapal yang melakukan tindakan ilegal di perairan sebuah negara. Dengan tidak memiliki atau menyalakan perangkat AIS, petugas penjaga perairan setempat tidak mendapatkan informasi mengenai keberadaan dan aktivitas kapal yang berada di kawasan tersebut. Mengingat AIS memiliki fungsi sebagai alat perekam jejak kapal baik ketika berlayar maupun diam secara *up-to-date*, perangkat penerima sinyal yang dimiliki pemerintah setempat tidak dapat mengirimkan data apapun kepada kapal penjaga apabila kapal target tidak memiliki AIS atau mematikan AIS secara sengaja.

Kedua, lambatnya pemerintah dalam merumuskan kebijakan terkait pengaturan berlalu lintas kapal-kapal asing dan lokal. Hal ini berdampak pada lambatnya penegakkan hukum dan pengawasan di sepanjang perairan internasional dan perbatasan. Salah satu contohnya adalah baru diterapkannya *Traffic Separation Scheme* (TSS) oleh pemerintah Indonesia pada Juli 2020. Tujuan dibangunnya TSS oleh pemerintah Indonesia adalah untuk mengatur, mendeteksi, dan melacak setiap kapal yang melintasi perairan ALKI sebagai bagian dari kebebasan bernavigasi dan penghormatan terhadap kedaulatan Indonesia sebagai negara yang mengelola jalur lintas laut internasional tersebut.

Apabila radar tidak dapat menangkap sinyal kapal, kapal sengaja mematikan sinyal untuk menghindari radar, atau para pengawas tidak berada dekat dengan posisi dimana kapal target melintas, maka akan sulit untuk memantau pergerakan target dan muncul kemungkinan terjadi pelanggaran yang melibatkan kapal tersebut. Salah satu contohnya adalah Insiden Bawean yang melibatkan USS Carl Vinson, sebuah kapal

induk milik Amerika Serikat pada 3 Juli 2003. Kapal tersebut berlayar dari Singapura menuju Australia melalui Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Lombok. Dalam perjalanannya, kapal ini melintas bersama dengan dua fregat dan satu kapal perusak serta meluncurkan sejumlah pesawat tempur dengan jenis F-18 Hornet pada saat berada di perairan dekat dengan Pulau Bawean. Perjalanan ini merupakan tindakan ilegal karena telah melakukan aktivitas yang mengganggu keamanan dan keselamatan masyarakat sipil di seputar Laut Jawa. Selain itu, latihan yang dilakukan oleh pasukan *US Navy* tidak terdaftar dalam *Air Traffic Control* (ATC) Juanda dan sekitarnya serta mengganggu penerbangan Internasional sehingga Bouraq Indonesia dan Mandala Airlines melakukan protes. Pihak Amerika mengklaim bahwa mereka berada di perairan internasional karena Indonesia belum menentukan jalur laut kepulauannya. [Handini Risdiarto, 2019] Hal tersebut dapat dimaklumi mengingat Indonesia baru menentukan tiga alur laut kepulauannya pada 2002 dengan dikeluarkannya UU No.37 Tahun 2002 tentang ALKI. Hal tersebut berbenturan dengan Artikel 53 Ayat 12 UNCLOS 1982 yang menyebutkan bahwa apabila suatu negara tidak menentukan alur laut dan rute penerbangan, maka hak lintas alur laut kepulauan dapat dilaksanakan melalui rute yang biasanya digunakan untuk pelayaran internasional. Dalam hal ini, Amerika menggunakan rute yang biasa mereka gunakan untuk berlayar disepanjang kepulauan di Indonesia.

Ketiga, kurangnya sarana penunjang deteksi di ZEE. Saat ini, kemampuan Indonesia dinilai belum cukup untuk mengawasi seluruh perairannya. Hal ini terjadi karena Indonesia masih kekurangan sejumlah sarana penunjang deteksi ZEE. Salah satu contohnya adalah banyaknya kasus penyelundupan Warga Negara Indonesia (WNI) menuju Malaysia dan banyaknya kapal asing yang berada di perairan Indonesia, seperti penempatan banyak rumpon yang dilakukan oleh nelayan-nelayan Filipina, penangkapan ikan oleh sejumlah nelayan Vietnam, hingga kegiatan patroli dan survei bawah laut yang dilakukan kapal-kapal China. Hal yang sama berlaku apabila kapal yang melintasi perairan Indonesia memiliki kemampuan *Stealth* (tidak mudah dideteksi secara langsung).

Selain itu, kemampuan deteksi bawah laut Indonesia juga sangat kurang apabila diharuskan mengawasi selama 24 jam. Hal ini berdampak pada leluasanya sejumlah kapal atau benda asing yang melintas di perairan Indonesia, seperti kapal selam, *Unmanned Underwater Vehicles* (UUV), hingga alat-alat survei bawah laut milik asing. Kapal-kapal Indonesia yang mampu mendeteksi bawah laut terbilang sedikit, diantaranya kapal-kapal penyapu ranjau milik Satuan Kapal Ranjau Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut (TNI AL), Kapal Republik Indonesia (KRI) *Spica* dan KRI *Rigel* milik Satuan Survei Pusat Hidrografi dan Oseanografi (Pushidrosal) TNI AL, dan Kapal Baruna Jaya milik Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT). Sementara itu, Indonesia memiliki Helikopter AS565 MBe *Panther* bertipe Anti Kapal Selam (AKS) yang berfungsi membantu kapal-kapal pengawas mendeteksi objek-objek asing yang berada di bawah laut, namun jumlahnya masih sedikit.

Saat ini, dibutuhkan upaya kerjasama dari berbagai instansi dan masyarakat untuk mengawasi dan melaporkan setiap tindakan ilegal yang terjadi di perairan Indonesia. Mengingat belum maksimalnya pengawasan untuk seluruh ZEE selama 24 jam, pemerintah dapat mengerahkan masyarakat untuk saling berbagi informasi mengenai adanya tindakan ilegal yang terjadi selama pelayaran berlangsung. Selain itu, kerjasama antara beberapa institusi dapat membantu penegakkan hukum dan pengawasan ZEE dengan lebih mudah. Hal ini sekaligus mengurangi celah hukum akibat tumpang tindihnya aturan yang dibuat oleh pemerintah, seperti Bakamla dan Polair dengan institusi-institusi sejenis. Dengan munculnya kerjasama tersebut, maka pemanfaatan AIS bisa dilaksanakan dengan maksimal.

Menjaga hubungan yang baik dengan berbagai instansi maupun negara lain juga diharapkan membantu menciptakan kawasan maritim di perairan Indonesia. Diterapkannya *Traffic Separation Scheme* (TSS) di perairan Selat Malaka yang pengoperasiannya dilakukan oleh Indonesia, Malaysia, dan Singapura, pembelian alutsista dan sarana penunjang lain dengan mitra luar negeri, baik yang bersifat *G to G* (*Government to Government*) maupun *B to B* (*Business to Business*), serta kerjasama di bidang kemaritiman antara Indonesia dengan berbagai pihak asing atau negara lain

menjadi contoh bagaimana penerapan hubungan internasional menjadi media untuk mewujudkan keamanan maritim, khususnya bagi Indonesia.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan ketentuan negara menurut UNCLOS 1982, Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan. Hal itu menjadi keuntungan tersendiri karena Indonesia memperoleh hak untuk mengelola dan mengawasi seluruh perairan dan sumber daya yang terkandung di dalamnya. Namun, berbagai faktor dari dalam dan luar negeri menyebabkan pengawasan menjadi tidak maksimal. Seringkali tindakan ilegal yang terjadi di perairan Indonesia tidak dapat ditangani dengan berbagai alasan. Hal itu berdampak pada sulitnya penegakkan hukum dan kehadiran pemerintah secara nyata di perairan-perairan yang menjadi titik rawan tindakan ilegal, baik yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri. Mengingat bahwa pengawasan ZEE Indonesia masih belum memadai, dan meninjau dari latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka penulis mengambil rumusan masalah “Bagaimana langkah-langkah pemerintah dalam pengawasan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia sebagai upaya mewujudkan *Blue Economy* pada periode 2015-2019?”

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian yang penulis lakukan yaitu memberi deskripsi atau paparan mengenai langkah pemerintah dalam pengawasan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia sebagai upaya mewujudkan *Blue Economy* pada periode 2015-2019.

## **1.4 Relevansi/Manfaat Penelitian**

Apabila telah diselesaikan oleh penulis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan penulis dan pembaca, terutama dalam Ilmu Hubungan Internasional yang mewadahi bidang keamanan maritim. Terdapat dua manfaat yang diharapkan dapat diambil, yaitu:



- a. Secara akademis, penelitian ini bertujuan memberi informasi mengenai langkah pemerintah dalam pengawasan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia sebagai upaya mewujudkan *Blue Economy* pada periode 2015-2019.
- b. Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi kepada para pembaca, baik pihak akademisi, pemerintah, maupun *stakeholder* terkait dalam melelitasi dan merumuskan kebijakan pengawasan ZEE Indonesia di bidang keamanan maritim.

### **1.5 Sistematika Penelitian**

Sistematika penelitian, atau yang dapat disebut sebagai sistematika pembabakan adalah sebuah pembagian hasil penelitian kedalam beberapa bagian atau bab. Dalam penelitian ini, penulis membagi hasil penelitian menjadi enam bab, yaitu:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menjelaskan latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penelitian. Pada bab ini, latar belakang menjabarkan masalah dibalik dilakukannya penelitian ini dengan rumusan masalah sebagai inti dari penelitian penulis.

#### **BAB II TINJAUAN LITERATUR**

Bab ini menjelaskan studi tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, alur pemikiran, dan asumsi. Studi tinjauan pustaka membahas kajian terdahulu yang digunakan penulis dalam meneliti sebuah penelitian. Dengan kajian terdahulu, penulis dapat mengambil referensi yang cocok dengan apa yang ingin diteliti. Kerangka pemikiran merupakan penggabungan dari pola pikir penulis dengan teori dan konsep yang digunakan penulis untuk menyelesaikan masalah penelitian. Alur pemikiran merupakan kesimpulan dari latar belakang masalah, umumnya berbentuk alur atau bagan. Sementara asumsi merupakan jawaban sementara dari pemikiran langsung penulis atas rumusan masalah penelitian.

#### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini menjelaskan pendekatan penelitian, jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, teknik keabsahan data, dan waktu dan tempat penelitian. dan metode analisis. Pendekatan penelitian membahas langkah-langkah penulis dalam meneliti sebuah penelitian. Jenis penelitian membahas tentang bentuk dari hasil penelitian yang diteliti. Sumber data membahas data yang digunakan dalam penelitian. Teknik pengumpulan data membahas langkah-langkah penulis dalam mengumpulkan data sebagai bahan penelitian. Teknik analisis data membahas langkah-langkah penulis mengolah data-data yang terkumpul untuk dibuat kajian penelitian. Teknik keabsahan data membahas langkah-langkah verifikasi data-data yang digunakan untuk penelitian.

#### BAB IV DINAMIKA PENGAWASAN ZONA EKONOMI EKSKLUSIF INDONESIA PADA PERIODE 2015-2019

Bab ini membahas langkah yang telah dilakukan pemerintah dalam mengawasi dan menjaga Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia pada periode 2015-2019. Selain itu, akan dibahas juga peristiwa-peristiwa penting yang melibatkan aktor-aktor HI di perairan Indonesia pada periode tersebut.

#### BAB V UPAYA DAN TANTANGAN PEMERINTAH DALAM PENGAWASAN ZONA EKONOMI EKSKLUSIF INDONESIA DI BIDANG KEAMANAN MARITIM

Bab ini membahas upaya yang dilakukan pemerintah dalam mengawasi dan menjaga perairan Indonesia, khususnya zona ekonomi eksklusif dalam lingkup keamanan maritim. Selain itu, akan dibahas juga tantangan yang terjadi dalam pengawasan perairan Indonesia di bidang keamanan maritim.

#### BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan yang didapat dari penelitian yang diteliti oleh penulis. Bab ini juga berisi saran terkait objek dan subjek yang diteliti serta pihak-pihak yang membaca dan menggunakan penelitian ini.