

- PROGRAM PASCA SARJANA (PAS)

TH 11/05  
Mah  
W

**TESIS**

**WEWENANG PEMERINTAH TERHADAP HAK LINTAS DAMAI  
KAPAL ASING DI PERAIRAN INDONESIA**



**MILIK  
PEMPUSTAKAAN  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA**

**MOCHAMAD MAHIN**

**PROGRAM PASCA SARJANA  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2004**

# TESIS

## WEWENANG PEMERINTAH TERHADAP HAK LINTAS DAMAI KAPAL ASING DI PERAIRAN INDONESIA



**MOCHAMAD MAHIN**  
**NIM. 090214843 M**



**PROGRAM PASCA SARJANA**  
**UNIVERSITAS AIRLANGGA**  
**SURABAYA**  
**2004**

**WEWENANG PEMERINTAH TERHADAP HAK LINTAS DAMAI  
KAPAL ASING DI PERAIRAN INDONESIA**

TESIS

Untuk memperoleh Gelar Magister  
dalam Program Studi Ilmu Hukum  
pada Program Pascasarjana Universitas Airlangga

Oleh :

**MOCHAMAD MAHIN, S.H.  
NIM. 090214843 M**

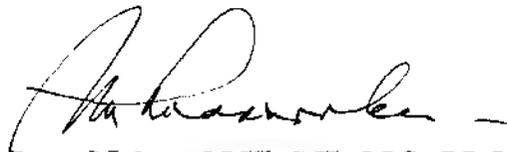
**PROGRAM PASCA SARJANA  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA**  
Tanggal 16 Desember 2004

**Lembar Pengesahan**

**TESIS INI TELAH DISETUJUI  
TANGGAL, DESEMBER 2004**

Oleh

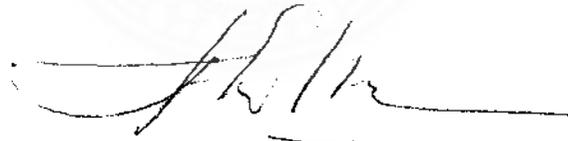
**Pembimbing Ketua**



**( Dr. Peter Mahmud MZ, S.H., M.S., LL.M )**



**Pembimbing**



**( Hermawan P.S. Notodipoero, S.H., M.S. )**

Telah diuji pada  
Tanggal 16 Desember 2004

**PANITIA PENGUJI TESIS**

**Ketua : Dr. Peter Mahmud MZ, S.H., M.S., LL.M**

**Anggota : 1. Hermawan P.S. Notodipoero, S.H., M.S.**

**2. Eman Ramelan, S.H., M.S.**

**3. Dina Sunyowati, S.H., M.H.**

**4. Enny Narwati, S.H., M.H.**

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puja dan puji syukur saya panjatkan kehadirat Tuhan yang Maha Pengasih lagi Maha Penyanyang atas segala limpahan Rakhmat dan Karunia-Nya sehingga Tesis ini dapat diselesaikan.

Pada kesempatan yang berbahagia ini, perkenankanlah saya mengucapkan terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada **Bapak Dr. Peter Mahmud Mz, S.H., M.S., LL.M.**, selaku Pembimbing Ketua dan **Bapak Hermawan PS. Notodipoero, S.H., M.S.** selaku Pembimbing yang telah membimbing dan mengarahkan dengan penuh ketekunan dalam penyelesaian tesis ini.

Ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada **Kepala Dinas Pendidikan Mabes TNI AL** yang memberi bantuan finansial sehingga meringankan beban saya dalam menyelesaikan tesis ini. Demikian juga saya ucapkan terima kasih kepada **Komandan Lantamal III** dan **Komandan Lanudal Juanda** yang telah memberi kesempatan kepada saya untuk mengikuti tugas belajar dan pendidikan di Pascasarjana Universitas Airlangga.

Dengan selesainya tesis ini saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. **Rektor Universitas Airlangga Prof. Dr. Med, dr. H. Puruhito** atas kesempatan yang diberikan untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Program Magister pada Program Pascasarjana Universitas Airlangga.

2. Direktur Pascasarjana Universitas Airlangga yang telah memberikan kesempatan kepada saya untuk mengikuti pendidikan Program Magister dan para Asisten Direktur beserta seluruh Staf dan Karyawan yang telah memberikan bantuannya selama mengikuti pendidikan.
3. **Dr. Sarwirini, S.H., M.S.** selaku, Ketua Program Studi Ilmu Hukum Program Pascasarjana Unair yang telah memberi bantuan kepada saya secara moril selama mengikuti pendidikan pada Pascasarjana Unair.
4. Para Guru Besar dan Dosen Program Pascasarjana Program Studi Ilmu Hukum yang telah memberikan bekal ilmu dan wawasan, dan terima kasih khusus kepada Tim Penilai / Penguji Usulan Penelitian Tesis dan Penulisan Tesis yaitu : **Bapak Eman Ramelan, S.H., M.S., Ibu Dina Sunyowati, S.H., M.H., dan Ibu Enny Narwati, S.H., M.H.** yang telah banyak memberikan saran-saran dalam rangka penyelesaian dan penyempurnaan tesis ini. Semoga amal baiknya mendapat balasan dari Tuhan Yang Maha Kuasa.
5. Semua rekan seperjuangan pada kelas Program Studi Ilmu Hukum Angkatan 2002 / 2003 yang telah saling membantu dalam menyelesaikan pendidikan.
6. Istri dan anak-anak di rumah yang telah mendorong dan menyemangati sehingga pendidikan ini dapat diselesaikan tepat pada waktunya.
7. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang dengan tulus ikhlas telah memberikan bantuan berupa bahan-bahan hukum dan keterangan –keterangan yang diperlukan dalam penulisan tesis ini.

Saya menyadari tesis ini masih jauh dari sempurna. Hal ini tidak lain disebabkan keterbatasan kemampuan dan pengalaman, oleh karena itu segala tegur sapa dan saran sangat diharapkan demi sempurnanya tesis ini.

**Akhirnya semoga tesis ini ada manfaatnya bagi kita sekalian.**

**Surabaya, 16 Desember 2004**



## RINGKASAN

WEWENANG PEMERINTAH TERHADAP HAK LINTAS DAMAI  
KAPAL ASING DI PERAIRAN INDONESIA

MOCHAMAD MAHIN

Dalam rangka menindaklanjuti Undang-undang Nomor 17 tahun 1985 tentang pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* 1982 (Konvensi PBB 1982 tentang Hukum Laut atau KHL 1982), maka Pemerintah mengundang Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Undang-undang ini juga mengatur mengenai wewenang pemerintah yang berkaitan dengan penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia dalam yurisdiksi nasional untuk melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut.

Oleh karena itu permasalahan mengenai wewenang pemerintah terhadap Hak Lintas Damai kapal asing di perairan Indonesia (pasal 11-17 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996) adalah berkaitan langsung dengan Hak Perlindungan Negara Pantai (*rights of protection of the coastal state*) yaitu melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut, agar kapal asing yang melalui perairan Indonesia tidak melakukan kegiatan atau perbuatan yang menyebabkan lintasan kapal-kapal asing itu tidak bersifat damai (*not innocent*) atau kegiatan-kegiatan yang dianggap merugikan kedamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai (Pasal 19 ayat 2 KHL 1982).

Sedangkan kedudukan dan tugas TNI AL sebagaimana ditentukan Undang-undang sebagai salah satu aparat dalam penegakan hukum dan keamanan di laut, berdasarkan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 yang mencabut dengan tegas Undang-Undang Nomor 20 tahun 1982 termasuk Undang-undang Nomor 1 Tahun 1988 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 20 tahun 1982, tidak mengatur secara tegas khususnya tentang tugas TNI AL, yang diatur hanyalah tugas TNI. Analisis yuridis tentang landasan hukum dalam hal ini sangat penting jika dikaitkan dengan fungsi dan peran TNI AL sebagai komponen utama dalam pertahanan negara di laut, yaitu, bukan saja bertugas dalam menegakkan kedaulatan negara dan integritas wilayah Indonesia dari ancaman militer namun sekaligus berwenang dalam menegakkan hukum di laut.

Dari hasil penelitian yuridis normatif dengan menganalisis ketentuan hukum positif dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dapat dikemukakan bahwa wewenang pemerintah terhadap hak lintas damai kapal asing berkaitan erat dengan pengertian dari *innocent passage* itu sendiri, dan batas-batas kewenangannya sangat tergantung dengan rezim hukum dari masing-masing perairan yang berada dibawah kedaulatan negara pantai, yaitu terhadap pelaksanaan hak lintas damai terhadap kapal asing yang melintasi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut wilayah atau wilayah perairan yang berupa selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional.

Mengenai wewenang pemerintah khususnya tentang hak lintas damai ini, secara teoritis yuridis mengandung dua substansi yuridis, yaitu wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan dan wewenang untuk menegakkan aturan hukum

Sedangkan analisis yuridis mengenai kedudukan dan tugas TNI AL, maka berdasarkan atribusi wewenang yang dimiliki, maka kedudukan dan tugas TNI AL sebagai salah satu unsur Bakorkamla mempunyai dasar hukum yang kuat, yaitu, *pertama*, dalam lingkup hukum ketatanegaraan menempatkan dirinya sebagai komponen utama, sebagai bagian integral dari Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang bertugas untuk melindungi kepentingan dan kedaulatan nasional, integritas wilayah dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman, mendukung kebijakan nasional di bidang pertahanan berdasarkan prinsip demokrasi, hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional dan hukum internasional dalam rangka melaksanakan *fungsi pemerintahan* (kewenangan yang dimiliki tidak termasuk dalam fungsi perundang-undangan dan peradilan). *Kedua*, sebagai penegak hukum dan keamanan di laut, dengan diberikan suatu *kewenangan khusus*, yaitu kewenangan sebagai penyidik terhadap tindak pidana tertentu (tidak semua tindak pidana) di laut dalam yurisdiksi nasional di perairan Indonesia berdasarkan undang-undang yang berlaku.

Walaupun tugas penegakan hukum di laut tidak disebutkan lagi dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002, tugas tersebut tetap dimiliki oleh TNI AL. Dan kewenangan penyidikan yang diberikan kepada TNI AL dan instansi terkait (selain Polri) telah diatur secara tegas dan jelas, bukan merupakan hasil dari penafsiran hukum, tetapi merupakan suatu pelaksanaan dari aturan hukum atau undang – undang.

Melalui pendekatan konseptual, ternyata KHL 1982 menganut yurisdiksi dalam arti luas karena kekuasaan hukum atau kewenangan hukum ini bisa dimiliki bukan saja oleh lembaga peradilan namun juga oleh lembaga selain peradilan dalam hal ini termasuk didalamnya kewenangan dalam penegakan hukum di bidang penyidikan sebagai salah satu fungsi pemerintahan.

Mengenai yurisdiksi nasional sebagai penjabaran dari kewenangan yang dimiliki pemerintah dibedakan menjadi dua, yaitu, yurisdiksi kriminal dan yurisdiksi perdata. Ruang lingkup dalam yurisdiksi kriminal hanya terbatas pada dua tindakan hukum yaitu, melakukan penangkapan dan melakukan penyidikan terhadap orang dan atau kapal yang melakukan pelanggaran.

Wewenang penyidikan dalam penegakan hukum di laut sekarang ini dilaksanakan bukan saja oleh unsur Bakorkamla saja, tetapi juga dilakukan oleh lembaga pemerintah atau departemen dengan peraturan perundangan sesuai ruang lingkup kewenangannya masing-masing.

Sebagai saran : *Pertama*, sebagai tindak lanjut dari Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, agar segera dibuatkan Undang-undang atau peraturan pelaksanaan yang mengatur secara tegas mengenai susunan organisasi, tugas dan kedudukan TNI AL, *Kedua*, dalam kaitannya dengan kedudukan dan tugas TNI AL di atas, sebagai salah satu unsur Kamla, maka perlu penyempurnaan mengenai dasar hukum pembentukan Bakorkamla yang selama ini hanya berdasarkan Surat Keputusan Bersama Empat Menteri, agar dibentuk berdasarkan peraturan perundangan yang lebih tinggi mengingat masalah penegakan hukum dan keamanan di laut tidak bisa diselesaikan oleh satu instansi saja, namun sudah melibatkan interdepartemen.

## **SUMMARY**

### **GOVERNMENT AUTHORITY UPON THE RIGHT OF INNOCENT PASSAGE FOR FOREIGN SHIP IN THE INDONESIA WATERS**

**MOCHAMAD MAHIN**

In order to implement the Act Number 17 of 1985 on Ratification United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 (UNCLOS 1982 ), therefore the government promulgate Act Number 6 of 1996 on Indonesian Waters. This regulation also govern the government authority in connection with the enforcement of sovereignty and law in Indonesian Waters on the national jurisdiction to protect the national interest in and or through the sea.

This, the subject concerning government authority against the right of innocent passage for all foreign ship in Indonesian Waters (article 11-17 Act Number 6 of 1996) direct connection to the right of protection of the coastal State, which is to protect national interest in and or through the sea, so that all foreign ship passing through in Indonesian Waters shall not conduct activities or action which might cause the passing through of those foreign ship are not innocent or any activities which are considered to be prejudicial to the peace, good order or security of the coastal State (article 19 verse 2 UNCLOS 1982).

While the existence and the duty of the Indonesian Navy as well mentioned on the law as one of institution or law enforcement and security apparatus at sea, based on Act Number 3 of 2002 that is firmly withdrawn Act Number 20 of 1982 including Act Number 1 of 1988 with not govern in particular the main duties of Indonesian Navy. Its is only govern the duty on Indonesian Armed Force (IAF). Legally analyze on the law basis will be very important in this matter if it is connected to the function and the role of Indonesian Navy as a main component in state defense at sea, which are, not only they are obliged to maintain the state sovereignty and Indonesian territorial integrity from military threat yet also being authorized in law enforcement at sea.

From the result of normative research by analyzing the provision of positive law subject it is found ship has its connection with the regime of innocent passage itself, and the limitation of authority depend on the regime of law of each waters under the independence of coastal State, which is against the implementation of the right of innocent passage for foreign ship who passing through the internal waters archipelagic waters, territorial sea or straits used for international navigation.

About the governments authority in particular on the right of innocent passage base on legally theory contains substance two, which are jurisdiction of legislation and jurisdiction to enforce the law.

While the legally analyze on the existence and duty of Indonesian Navy, the force based on the authority attribution, the position and duty of Indonesian navy as one of Bakorkamla apparatus has its strong law foundation, which are, firstly, in the coverage of state law put it self as a main component, as on integral part Indonesian Armed Force who is obliged to protect the interest and national sovereignty, territorial integrity and safety of all nation from any kind of threat, to support national policy in defense based on democracy principle, human rights, public whealth, environmental, national law provision and international law in

order to implement the government's function (authorization owned shall not include in the function of legislation and justice).

Secondly, as the law keeper and security at sea, by the given of special authorization, that is authorization as investigator upon certain criminal action (not all criminal action) at sea on national jurisdiction at Indonesian Waters according to applicable law and regulations

Even though the duty of law enforcement at sea is not mentioned inside Act number 3 of 2002, that task is still the obligation of Indonesian Navy, and the authority of investigation given to Indonesian Navy and government agency (other than Police) has been arranged firmly and clearly, not as a result from law interpretation, but as an implementation from law provision or regulation.

Through conceptual approach, in fact UNCLOS 1982 follows the jurisdiction in wide meaning because this legal authority shall be able to be gained not only by justice institution but also other institution. In this matter, including the authorization maintain the law in the investigation fields as one of government's function.

Concerning the national jurisdiction as an explanation authority owned by government is classified in two, which are, criminal jurisdiction and civil jurisdiction. Coverage of criminal jurisdiction is limited on two legal action, which are, conducting arrest and conducting investigation against the person and or the ship who in violation of law.

Investigation authority in law enforcement at sea today done not only by Bakorkamla, yet also by government agency or department with regulation in accordance with their own coverage authority.

As suggestion: first, for further implementation of Act Number 3 of 2002, it is strongly need to legislate field as law provision or regulation which govern firmly the organization structure, position and duty of Indonesian Navy, second, on the connection with the position and duty of Indonesian Navy, as one Bakorkamla's apparatus, thus, need to perfectionated the law foundation forming Bakorkamla that so far only based on the decision letter of four ministers in order to based on higher law provision considering the law enforcement and security at sea can not be settled only by one institution or government agency, yet must be done by interdepartment.

## **ABSTRACT**

### **GOVERNMENT AUTHORITY UPON THE RIGHT OF INNOCENT PASSAGE FOR FOREIGN SHIP IN THE INDONESIA WATERS**

**MOCHAMAD MAHIN**

Government authority in the right of innocent passage for foreign ships in Indonesia Waters contains important limitation, that is as long as in its implementation shall be directed to protect to the peace, good order or security of the coastal State. Therefore the problem raised here is to find out the limitation of government authority including enforcement of jurisdiction of its own authority.

In general, this thesis is to analyze the legal basis of implementation of government authority both based on international law and national law, more specifically, this thesis deals with the position and duty of Indonesian Navy and government agency or department in charge of law enforcement and security at sea

The type of this research type is a normative research with dogmatic approach. Using this approach, the existing laws are analyzed and relied upon to address the issue.

Based on the research, it is found that government authority upon the right of innocent passage for foreign ships in connected with the right of protection of the coastal state with legally substances two, which are, jurisdiction of legislation and jurisdiction to enforce the law.

In this matter the position and duty of Indonesian Navy, first, according to owned authority attribution and based Act Number 3 of 2002 is as a main component as an integral part of Indonesian Armed Forces with its main duties to protect the interest and national sovereignty, also to support national policy in defense in order to implementation the government's function. Second, as the law enforcement and security apparatus at sea, with given special authority, that is authority as investigator of certain criminal action at sea on the national jurisdiction in Indonesian Waters according to applicable law and regulations.

Special authorization given to Indonesian Navy and government agency (other that Indonesian Police) is not a result of law interpretation yet it was a implementation of law provision or regulation.

#### **Key Words :**

- The right of innocent passage
- Law enforcement and security at sea
- The right of protection of coastal State
- Jurisdiction of legislation and jurisdiction to enforce the law

## DAFTAR ISI

Sampul Dalam.....	i
Prasyarat Gelar.....	ii
Lembar Pengesahan.....	iii
Panitia Penguji Tesis.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Ringkasan.....	viii
Summary.....	x
Abstract.....	xii
Daftar Isi.....	xiii
 <b>BAB 1 PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	15
1.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	15
1.4. Tinjauan Pustaka.....	16
1.5. Metode Penelitian.....	28
1.6. Pertanggungjawaban Sistematika.....	31
 <b>BAB 2 WEWENANG PEMERINTAH TERHADAP HAK LINTAS DAMAI KAPAL ASING.</b>	
2.1. Wewenang Negara Pantai Atas Wilayah Laut Pada Umumnya....	34
2.2. Rezim Hak Lintas Damai Kapal Asing.....	39
2.2.1. Pengertian dan Ruang Lingkupnya.....	40
2.2.1.1. Pengertian.....	40

2.2.1.2. Ruang Lingkup.....	45
2.2.2. Hak dan Kewajiban Negara Pantai.....	49
2.2.3. Hak dan Kewajiban Kapal Asing.....	55
2.3. Wewenang Pemerintah.....	60
2.3.1. Wewenang Membuat Peraturan Perundang-Undangan.....	62
2.3.2. Wewenang Untuk Menegakkan Aturan Hukum.....	64
2.4. Kedudukan dan Tugas TNI AL.....	67
2.4.1. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982.....	67
2.4.2. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002.....	70
2.4.3. Dasar Kewenangan.....	83
<b>BAB 3 YURISDIKSI NASIONAL SEBAGAI PENEGAKAN HUKUM DI LINTAS DAMAI</b>	
3.1. Pengertian dan Ruang Lingkupnya.....	92
3.1.1. Yurisdiksi Kriminil.....	104
3.1.2. Yurisdiksi Perdata.....	111
3.2. Yurisdiksi Nasional Dalam Penegakan Hukum Di Laut.....	113
3.2.1. Penegakan Hukum Dalam Rezim Perairan.....	115
3.2.2. Penegakan Hukum Dalam Perundang-Undangan.....	123
3.2.3. Wewenang Penegakan Hukum.....	153
<b>BAB 4 PENUTUP</b>	
4.1. Kesimpulan.....	170
4.2. Saran.....	172
<b>DAFTAR BACAAN</b>	
<b>LAMPIRAN – LAMPIRAN</b>	



# BAB 1



## BAB 1

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Latar Belakang

Indonesia secara geografis merupakan negara kepulauan (*archipelagic state*) terbesar di dunia dimana dua pertiga wilayahnya adalah lautan. Indonesia memiliki 17.508 pulau-pulau besar dan kecil dengan luas perairan kepulauan sekitar 2,8 juta km<sup>2</sup>, laut teritorial 0,4 juta km<sup>2</sup> dengan total luas perairan yurisdiksi nasional hampir sekitar 5,9 juta km<sup>2</sup>, perairan Zona Ekonomi Eksklusif 2,7 juta km<sup>2</sup> serta memiliki garis pantai terpanjang kedua di dunia (setelah negara Chili), yaitu, sekitar 80.791 km.<sup>1</sup>

Dengan kondisi geografis yang sangat menguntungkan ini (terletak diantara dua Benua yaitu, Asia dan Australia serta dua Samudera, yaitu, Samudera Hindia dan Pasifik), wilayah laut Indonesia merupakan jalur pelayaran internasional yang sangat ramai.

Demikian pula kedudukan Indonesia sebagai negara kepulauan membawa konsekuensi yuridis yang sangat luas, tidak saja terhadap kepentingan nasional tetapi juga terhadap kepentingan internasional, yaitu, bahwa Indonesia juga harus menghormati hak-hak masyarakat Internasional

---

<sup>1</sup> Ade Maman Suherman, *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*, 2002, Cet.1, Ghalia Indonesia, Jakarta, h. 148.

di perairan yang kini menjadi perairan nasional, terutama Hak Lintas Damai dan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan bagi kapal-kapal asing.<sup>2</sup>

Adapun alur-alur pelayaran yang penting bagi pelayaran internasional seluruhnya berjumlah 5 buah, yaitu :<sup>3</sup>

- (1). *Alur laut Cina Selatan, Selat Singapura/Selat Malaka menuju Samudera Hindia;*
- (2). *Laut Cina Selatan, laut Natuna, selat Karimata, Selat Sunda menuju samudera Hindia;*
- (3). *Selat Makasar, Selat Lombok;*
- (4). *Selat Ombai, Wetar, laut Banda, Selat Buru (antara pulau Buru dan seram) terus ke Utara ke Samudera Pasifik, sedangkan cabang lain menuju ke laut Sulu;*
- (5). *Dari Pasifik atau Sulu melalui Laut Sulawesi, Halmahera, Selat Buru, Laut Banda, Arafura ke Selat Torres (antara Australia dan Irian).*

<sup>2</sup> Hak lintas alur-alur laut kepulauan (*right of archipelagic sea lanes passage*) yang merupakan hak lintas kapal-kapal asing melalui alur-alur laut dan lintas terbang di atas alur-alur perairan yang berada dibawah kedaulatan sesuatu negara merupakan hak lintas yang sama sekali baru. Hak ini lahir bersama dan dengan diterimanya prinsip negara kepulauan (*archipelagic state*) dalam Konvensi Hukum Laut 1982, yang tidak ada pada konvensi hukum laut 1958 dan 1960. Hak lintas ini bahkan tidak bisa dipisahkan dari prinsip negara kepulauan itu sendiri karena merupakan sub sistim dari sistim negara kepulauan itu.

Dengan diperolehnya pengakuan internasional atas prinsip negara kepulauan, maka Indonesia secara resmi mempunyai kedaulatan atas seluruh wilayah perairannya, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dari tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung didalamnya, dan perairan yang berada pada sisi dalam dari garis pangkal kepulauan dinyatakan sebagai "perairan kepulauan" (*archipelagic waters*). Dan sebagai imbalan dari pengakuan atas prinsip negara kepulauan itu Indonesia harus menghormati kepentingan-kepentingan yang sah dan hak-hak tertentu dari negara lain di perairan kepulauan, antara lain hak-hak lintas pelayaran kapal asing yang terdiri dari hak lintas damai (*the right of innocent passage*), hak lintas melalui alur-alur laut kepulauan (*the right of archipelagic sea lanes passage*) dan hak lintas transit (*the right of transit passage*) di Selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional, dengan masing-masing karakteristiknya sendiri-sendiri. (lihat dalam Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, 1993, Cet.I, Penerbit Alumni, Bandung, h. 7-9, 133-140).

<sup>3</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *Bunga Rampai Hukum Laut*, 1978, Cet.I, Binacipta, Bandung, h. 153 (lihat dan bandingkan dengan pasal 11 ayat (2) PP Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (LNRI tahun 2002 No. 70, TLNRI No. 4209) yang terbagi menjadi 4 alur pelayaran saja yang berlaku bagi kapal tanker asing, kapal ikan asing, kapal riset kelautan atau kapal survey hidrografi asing dan kapal asing bertenaga nuklir atau kapal asing yang memuat bahan nuklir atau bahan lain yang berbahaya dan beracun.

Adanya alur-alur pelayaran internasional ini, di dalam Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982, maka kapal asing termasuk kapal perang dapat melalui beberapa alur di atas secara tidak terhalang (*unimpeded*) asal memenuhi beberapa syarat tertentu serta menjamin dihormatinya kedaulatan, keamanan dan kesejahteraan bagi Indonesia.<sup>4</sup>

Namun demikian Indonesia berdasarkan perundang-undangan yang berlaku di satu sisi wajib mengamankan keutuhan wilayahnya dan menguasai sumber-sumber kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, sedang di sisi lain memberi akses demi kepentingan dunia pelayaran internasional.<sup>5</sup>

Hal ini disebabkan berkembangnya berbagai kepentingan dan kegiatan di perairan Indonesia yang perlu ditata dan dikembangkan bahkan diamankan bukan saja dalam hal perlindungan terhadap pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya laut namun yang jauh lebih penting adalah demi penyelenggaraan pertahanan negara di laut sebagai negara pantai (*coastal state*).

---

<sup>4</sup> *Ibid*

<sup>5</sup> Sebagai tindak lanjut dari Undang-Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of The Sea* (Konvensi PBB tentang Hukum Laut) (LNRI tahun 1985 Nomor 76, TLNRI nomor 3319), maka diundangkan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (LNRI Tahun 1996 No. 73, TLNRI No. 3647), Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (LNRI tahun 1983 No. 44, TLNRI Nomor 3260), Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan (LNRI tahun 1985 Nomor 46, TLNRI nomor 3299), Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (LNRI tahun 1990 Nomor 49, TLNRI nomor 3419) sedangkan yang berkaitan dengan hak lintas kapal asing adalah Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (LNRI tahun 2002 Nomor 70, TLNRI 4209) dan Peraturan Pemerintah Nomor 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 (LNRI tahun 2002 Nomor 71, TLNRI No. 4210).

Berbagai kepentingan dan kegiatan yang dimaksudkan adalah berkaitan langsung dengan pemanfaatan laut yaitu :<sup>6</sup>

- a. *Tempat permukiman (pengembangan daerah pantai dan rekreasi);*
- b. *Kepelabuhan;*
- c. *Pelayaran/navigasi;*
- d. *Sumber kekayaan : hayati dan nabati, mineral, energi (minyak dan gas bumi);*
- e. *Pemasangan kabel, pipa laut dan tempat penimbunan (storage tanks);*
- f. *Tempat mengadakan penelitian ilmiah;*
- g. *Tempat pembuangan sampah dan kotoran.*

Sedangkan yang berkaitan dengan keamanan di laut dan pantai meliputi diantaranya : pelanggaran wilayah, pemberantasan pembajakan di laut, pemberantasan penyelundupan, pemberantasan imigrasi gelap, pencegahan pencurian ikan (*illegal fishing*), dan pencegahan gangguan terhadap pipa-pipa dan kabel-kabel di dasar laut.<sup>7</sup>

Namun dalam era globalisasi yang ditandai dengan perkembangan kemajuan ilmu pengetahuan, teknologi, komunikasi dan informasi sangat mempengaruhi pola dan bentuk ancaman. Ancaman terhadap kedaulatan negara yang semula bersifat konvensional (fisik) dan saat ini berkembang menjadi multidimensional (fisik dan nonfisik), baik yang berasal dari luar negeri maupun dari dalam negeri. Ancaman yang bersifat multidimensional tersebut dapat bersumber, baik dari permasalahan ideologi, politik, ekonomi sosial budaya maupun permasalahan keamanan yang terkait dengan kejahatan

---

<sup>6</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *op. cit.*, h. 155.

<sup>7</sup> *Ibid.*, h. 163.

internasional, antara lain terorisme, imigran gelap, bahaya narkoba, pencurian kekayaan alam, bajak laut dan perusakan lingkungan.<sup>8</sup>

Untuk melaksanakan fungsi perlindungan terutama atas wilayah perairan Indonesia ini diperlukan kejelasan dari status wilayah itu menurut ketentuan-ketentuan hukum internasional, khususnya tentang pengaturan hak lintas kapal asing maupun dalam perundang-undangan nasional. Sedang dalam pengertian klasik, fungsi perlindungan negara pantai atas wilayah perairannya ini meliputi 2 (dua fungsi), yaitu *defense function* dan *police* atau *contabulary function*.<sup>9</sup>

Bahkan adanya ancaman, gangguan maupun pelanggaran yang sering terjadi di perairan Indonesia tidak dapat dilepaskan dari permasalahan hukum yang menjamin keseimbangan antara kepentingan nasional dan pelaksanaan atas kewajiban-kewajiban internasional.

Sebagai contoh, tanggal 12 Maret 2004 KRI (Kapal Perang Republik Indonesia) milik TNI AL telah menembak kapal asing (Cina) MV Fu Yuan Yu 555 ketika melakukan transshipment (bongkar muat ikan di tengah laut) di perairan Arafuru, Papua. Penembakan dilakukan oleh KRI Nuku karena MV Fu Yuan Yu 555 menghindari pengejaran dan bermanuver ketika akan menembak KRI Nuku. Menurut Laksda TNI Sosialisman (Panglima Komando Armada RI Kawasan Timur), kapal Cina ini telah melanggar Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985.<sup>10</sup>

Contoh lain tanggal 1 Januari 2004 TNI AL telah menangkap kapal Korea jenis tramper (penangkap ikan) MV Kyung II Age dengan ribuan ton ikan dalam palkanya. Pencurian ini mengakibatkan kerugian negara hampir

---

<sup>8</sup> Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara (LNRI Tahun 2002 Nomor 3, TLNRI nomor 4169).

<sup>9</sup> Mochtar Kusunatmadja, *op. cit.*, h. 155-156.

<sup>10</sup> Jawa Pos, tanggal 13 Maret 2004, h. 31

Rp. 4 milyar lebih.<sup>11</sup>, KRI Sutanto-877 menangkap kapal Cina MV Xiang Fan-I disebelah Barat Daya, Fak-Fak Papua. Selain mengangkut 2.200 ton ikan, ke-27 ABK kapal berbendera Panama ini terbukti melanggar pasal 40 Undang-undang Nomor 9 tahun 1992 tentang Keimigrasian.<sup>12</sup> Dalam periode Januari hingga November 2003 dalam Operasi Keamanan Laut di wilayah Timur Indonesia telah menemukan 712 kasus. Dari jumlah itu, 465 adalah kasus pencurian ikan (*illegal fishing*), 189 adalah pencurian kayu (*illegal logging*) dan 65 kasus minyak serta kasus lainnya.<sup>13</sup>

Diperkirakan untuk penyelundupan kayu (*illegal logging*) pertahun merugikan negara tidak kurang Rp. 50 trilyun, sedangkan dari pencurian ikan (*illegal fishing*) dan berbagai species maupun kerusakan sumber daya laut hayati (*living resources*) diperkirakan mencapai Rp. 40 trilyun pertahun.<sup>14</sup>

Dari banyak pelanggaran yang terjadi di perairan Indonesia seperti di atas dikaitkan dengan wewenang negara pantai dalam melindungi sumber kekayaan alam hayati dan non hayati sebenarnya adalah *mutatis mutandis* berkaitan dengan penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, sebagaimana yang tercantum dalam pasal 24 ayat (1) Undang-undang No. 6 tahun 1996 tentang Perairan Indonesia.

Pasal 24 ayat (1) :

*“(1) Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya serta sanksi atas pelanggaran dilaksanankan sesuai dengan ketentuan konvensi hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.”*

<sup>11</sup> Kompas, tanggal 2 Januari 2004, h. B

<sup>12</sup> Jawa Pos, tanggal 2 Maret 2004, halaman 31

<sup>13</sup> Kompas, tanggal 10 Desember 2003, halaman H

<sup>14</sup> Djoko Susilo, *Membangun Kekuatan Laut RI*, Jawa Pos tanggal 1 Maret 2004.

### Penjelasan pasal 24 ayat (1)

*“Pelaksanaan penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dilakukan untuk memelihara keutuhan wilayah perairan Indonesia serta menjaga dan melindungi kepentingan nasional di laut. Sanksi atas pelanggaran kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, antara lain dapat dilakukan dengan memperingatkan kapal asing yang bersangkutan untuk segera meninggalkan perairan Indonesia.”*

Sedangkan dalam penjelasan pasal 24 ayat (3) :

*“Ketentuan dalam ayat (1) dan ayat (2) mengatur mengenai penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia. Namun karena mengenai penegakan kedaulatan telah diatur secara tegas dalam undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1988, maka yang perlu dikoordinasikan hanya mengenai pelaksanaan penegakan hukum.*

*Penegakan hukum dilaksanakan oleh instansi terkait, antara lain Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan, dan Departemen Kehakiman, sesuai dengan wewenang masing-masing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan per undang-undangan nasional maupun hukum internasional.”*

Ketentuan di atas inheren dengan Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 menentukan bahwa TNI AL bertugas selaku penegak kedaulatan negara di laut, dan mempertahankan keutuhan seluruh perairan dalam yurisdiksi nasional serta melindungi kepentingan nasional di laut atau lewat laut.<sup>15</sup>

Permasalahannya, UU No. 20 Thn. 1982 (termasuk UU.No.1 Thn 1988 tentang Perubahan Atas UU No. 20 Thn. 1982 )saat ini telah dicabut dengan tegas oleh UU No. 3 Thn 2002, sedangkan di dalam UU No.3 Tahun 2002

---

<sup>15</sup> Pasal 30 ayat (2) UU No. 20 Tahun 1982 dan Penjelasannya

tidak diatur secara tegas khususnya tentang Tugas TNI AL, yang diatur hanyalah tugas TNI. Lalu apa tugas dan kedudukan TNI / TNI AL berdasarkan Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tersebut.

Apalagi jika kita memahami bahwa terhadap fungsi penegakan kedaulatan dan hukum di laut baik menurut hukum nasional maupun hukum internasional, kewenangan ini selalu terkait dengan Angkatan Lautnya.

Sebenarnya ini merupakan konsekuensi logis karena secara universal yang telah diakui dan diterima umum bahwa setiap Angkatan Laut di negara – negara di dunia mempunyai 3 (tiga) peran, yaitu, peran Militer (*military role*), peran Polisionil (*policing* atau *constabulary role*), dan peran Diplomasi (*diplomacy role*).<sup>16</sup>

Namun demikian penulis tidak meneliti secara khusus tentang pelaksanaan penegakan hukum di laut itu sendiri, yaitu kewenangan penyidikan terhadap tindak pidana di perairan Indonesia karena hal ini sudah menjadi kajian peneliti lain.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Ardius Zainuddin, "Strategi TNI AL Dalam Memerangi Terorisme Maritim", *Makalah, Seminar "Maritime Terrorism"* di Seskoal Cipulir Jakarta tanggal 25 September 2003, h. 3 – 4

<sup>17</sup> Khusus yang mengatur tentang dasar hukum penyidikan oleh perwira TNI AL di perairan Indonesia dan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia diatur dalam pasal 31 ayat (1) UU No. 9 Tahun 1985 jo. Pasal 14 ayat (1) UU No. 5 Tahun 1983 dan pasal 17 PP No. 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan KUHAP. Ini menunjukkan bahwa penyidikan yang dilakukan oleh aparat penyidik TNI AL di perairan nasional mempunyai dasar hukum yang kuat. Bahkan dalam SEMA (Surat Edaran Mahkamah Agung RI) Nomor 2 Tahun 1999 tanggal 27 Maret 1999 tentang Penegasan Penyidik Perairan Indonesia *menegaskan kembali* tentang SEMA No. 3 tahun 1990 tanggal 16 April 1990 tentang Penyidik Dalam Perairan Indonesia untuk tetap dijadikan pedoman sehingga *tidak boleh diberikan penafsiran lain* dalam menetapkan sah tidaknya hasil dari suatu penyidikan yang dilakukan oleh instansi yang diberi wewenang oleh undang-undang.

Dalam Konvensi Hukum Laut 1982 (untuk selanjutnya disebut KHL 1982), ketentuan-ketentuan tentang hak lintas damai diatur dalam Bab II Bagian 3 yang berjudul "*Innocent Passage in the territorial sea*" meliputi, pasal 17 hingga pasal 32 dan terbagi atas 3 sub bagian, yaitu :<sup>18</sup>

1. Ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk semua jenis kapal (pasal 17-26).
2. Ketentuan-ketentuan yang berlaku bagi kapal-kapal niaga dan kapal pemerintah yang beroperasi untuk tujuan-tujuan komersil (pasal 27 dan 28).
3. Ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk kapal perang dan kapal pemerintah yang beroperasi untuk tujuan-tujuan non komersial (pasal 29-32).

Adapun mengenai pengertian dari lintas damai ini terdapat dalam pasal 19 ayat 1 KHL 1982.

Pasal 19 ayat 1 KHL 1982 :

*"Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya"*.

Sedangkan rumusan aslinya :

*"Passage is innocent so long as it is not prejudicial to the peace, good order or security of the coastal state. Such passage shall take place in conformity with this Convention and with other rules of international law."*

---

<sup>18</sup> Berdasarkan pasal 17 KHL 1982 ada pasal-pasal lain yang berhubungan dengan ketentuan hak lintas damai, antara lain : pasal 8 ayat 2, pasal 45, pasal 52 mengenai ketentuan tentang berlakunya Hak Lintas Damai di perairan Negara Kepulauan dan pasal 211 ayat 4 mengenai wewenang negara pantai untuk menetapkan peraturan perundang-undangan lainnya tentang pencegahan, pengurangan dan pengawasan pencemaran laut dari kapal asing.

Sebenarnya pasal 19 ayat 2 dari KHL 1982 telah memberikan perincian lebih lanjut tentang kegiatan-kegiatan atau perbuatan yang menyebabkan lintas kapal-kapal itu tidak bersifat damai (*not innocent*) atau kegiatan-kegiatan yang dianggap “*prejudicial to the peace, good order and or the security of the Coastal State.*”

Dalam pasal 19 ayat 2 KHL 1982 disebutkan 12 macam kegiatan yang dikategorikan sebagai lintas itu tidak lagi disebutkan sebagai “lintas damai”, yaitu :<sup>19</sup>

- a. setiap ancaman atau penggunaan kekerasan terhadap kedaulatan, keutuhan wilayah atau kemerdekaan politik negara pantai, atau dengan cara lain apapun yang merupakan pelanggaran asas hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam PBB;
- b. setiap latihan atau praktek dengan senjata macam apapun;
- c. setiap perbuatan yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi yang merugikan bagi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- d. setiap perbuatan propaganda yang bertujuan mempengaruhi pertahanan atau keamanan negara pantai;
- e. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap pesawat udara di atas kapal;
- f. peluncuran, pendaratan atau penerimaan setiap peralatan dan perlengkapan militer.
- g. bongkar atau muat setiap komoditi, mata uang atau orang secara bertentangan dengan peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai;
- h. setiap perbuatan pencemaran dengan sengaja dan parah yang bertentangan dengan ketentuan Konvensi ini;
- i. setiap kegiatan perikanan ;
- j. kegiatan riset atau survey ;
- k. setiap perbuatan yang bertujuan mengganggu setiap sistem komunikasi atau setiap fasilitas atau instalasi lainnya Negara pantai ;
- l. setiap kegiatan lainnya yang tidak berhubungan langsung dengan lintas.

<sup>19</sup> United Nations Convention on The Law of The Sea 1982 (Bahsa Inggris dan Indonesia), 2000, diterbitkan oleh Pusat Studi Hukum Internasional Dan Perjanjian Internasional, Departemen Luar Negeri.

Dengan memperhatikan pasal 19 ayat 2 tersebut, maka pengertian “*innocent passage*” itu telah memiliki batas – batasnya. Menurut **Etty R. Agoes**, kegiatan – kegiatan tersebut di atas lebih banyak ditujukan dalam rangka pencegahan – pencegahan terhadap kegiatan yang berkaitan dengan militer oleh kapal asing yang melintas (huruf a sampai dengan huruf f).<sup>20</sup>

Demikian pula dari definisi “*innocent passage*” ini telah banyak dianggap memberikan keleluasan kepada negara pantai untuk menafsirkan kata “*prejudicial*” secara subyektif.<sup>21</sup> Terlebih jika dikaitkan dengan pasal 19 ayat 2 huruf (a) dan (j). Pasal 19 ayat 2 huruf (a) berhubungan dengan “*tindakan yang melanggar prinsip – prinsip hukum internasional*” dan huruf (j) yang berhubungan dengan kalimat “*any other activity not having a direct bearing on passage*”. Oleh **Burke** dan **Delea**, kedua ketentuan ini dipandang dapat memberikan kewenangan yang lebih luas kepada negara pantai untuk menentukan tindakan itu sebagai *not innocent*.<sup>22</sup>

Dari ketentuan di atas dijadikan penulis sebagai landasan normatif dari penelitian ini, yaitu, wewenang Pemerintah Indonesia sebagai Negara Kepulauan dalam upaya penegakan kedaulatan dan hukum di laut terhadap pelanggaran kapal

---

<sup>20</sup> Etty R. Agoes, *Konvensi Hukum Laut 1982 Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, 1991, Cet. I, C.V. Abardin, Bandung, h. 124.

<sup>21</sup> Atje Misbach Muhjiddin, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, 1993, Cet.I, Penerbit Alumni, Bandung, h.116.

<sup>22</sup> *Ibid.*, h.117

asing melalui lintas damai yang melakukan kegiatan – kegiatan yang tidak bersifat damai.<sup>23</sup>

Sedangkan dalam konsep negara kepulauan, dalam hal ini dibenarkan karena sejarah hukum internasional menunjukkan bahwa kepentingan-kepentingan vital dan keadaan-keadaan khusus dari sesuatu negara harus selalu di perhitungkan di dalam menetapkan sesuatu aturan atau di dalam mengakui sesuatu kekecualian terhadap aturan yang umum.<sup>24</sup>

Hak lintas damai melalui laut wilayah ini tunduk kepada pembatasan – pembatasan yang penting dari Negara Pantai yang telah diberikan oleh KIIL 1982. Dengan kata lain semakin besar kewenangan yang dimiliki Negara Pantai terhadap suatu zona tertentu, semakin kecil ruang yang tersedia untuk pengaturan internasional walaupun tentu saja negara pantai memperoleh kewenangannya dari hukum Internasional.<sup>25</sup>

Mengenai hak lintas alur – alur laut kepulauan dalam KIIL 1982 diatur dalam pasal 53. Pasal 53 ayat 3 memberikan pengertian bagi hak lintas alur laut kepulauan sebagai berikut :

*“3. Lintas alur laut kepulauan berarti pelaksanaan hak pelayaran dan penerbangan sesuai dengan ketentuan – ketentuan Konvensi ini dalam cara normal semata – mata untuk melakukan transit yang terus menerus langsung dan secepat mungkin serta tidak terhalang antara satu bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dan bagian laut lepas atau zona ekonomi eksklusif lainnya”.*

<sup>23</sup> Lihat pasal 12 UU No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (LNRI Th.1996 No.73, TLNRI No.3647) jo. pasal 4 dan 5 PP No.36 Tahun 2002.

<sup>24</sup> Hasjim Djalal, *Perjuangan Indonesia Di Bidang Hukum Laut*, 1979, Cet.I., Binacipta, Bandung, h. 67.

<sup>25</sup> Albert W. Koers, *Konvensi Perserikatan Bangsa – Bangsa Tentang Hukum Laut*, Suatu Ringkasan, 1994, Cet.I., Gajah Mada University Press, Yogyakarta, h.14.

Kalau diperhatikan, pengertian ini lebih mendekati pengertian yang diberikan oleh konvensi tentang hak lintas transit. Tentang hak lintas transit bagi kapal-kapal melalui selat ini, diatur dalam pasal 34 – 44 KHI. 1982.

Dalam pelaksanaan hak lintas transit, kapal-kapal asing dibebani persyaratan *transit yang terus menerus dan langsung*. Di lain pihak ketentuan tentang hak lintas alur laut kepulauan ini meletakkan beban persyaratan baik kepada kapal – kapal yang melakukan lintasan maupun kepada negara kepulauan itu sendiri. Kapal – kapal yang diwajibkan untuk melakukan lintasan yang mempunyai tujuan yang serupa dengan hak lintas transit, yaitu *terus menerus dan langsung*, untuk hal ini negara kepulauan dibebani kewajiban untuk menjamin bahwa lintasan tersebut *tidak terhalang (unobstructed)*.

Disini terlihat bahwa ketentuan tentang hak lintas alur laut kepulauan itu merupakan hasil kompromi dari tuntutan negara – negara pendukung prinsip Negara Kepulauan yang menghendaki diakuinya prinsip negara kepulauan sehingga negara pantai memiliki kedaulatan atas perairannya, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah di bawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, dengan tuntutan dari negara – negara maritim besar, seperti Amerika Serikat, Uni Soviet dan Inggris yang menghendaki tetap diakuinya kebebasan berlayar melalui perairan kepulauan dan kebebasan penerbangan di atas perairan tersebut, untuk kapal-kapal perang dan armada

dagangnya. Sedangkan keinginan dari negara – negara kepulauan hanya bersedia memberikan akses kepada kapal asing yang melintas, yaitu, hak lintas damai.<sup>26</sup>

Namun hal ini menimbulkan permasalahan, yaitu di satu sisi negara pantai diwajibkan untuk tidak menghalangi pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan, di sisi lain pasal 49 ayat 4 memberikan jaminan bahwa hak lintas alur laut kepulauan ini tidak akan mempengaruhi pelaksanaan kedaulatan negara kepulauan atas perairan kepulauan ruang udara dan tanah dibawahnya.<sup>27</sup>

Perbedaan penting lainnya adalah bahwa hak lintas melalui alur – alur laut kepulauan berlaku untuk semua jenis kapal tanpa ada ketentuan khusus untuk jenis – jenis kapal tertentu,<sup>28</sup> dan hak itu mencakup juga lintas penerbangan, sedang hak lintas damai ada ketentuan khusus untuk masing – masing jenis kapal yang melintas.<sup>29</sup>

Dalam penelitian ini, yang menjadi obyek kajian penulis adalah khusus tentang Hak Lintas Damai Bagi Kapal Asing yang melintas di perairan Indonesia (Laut Teritorial beserta Perairan Kepulauan dan Perairan Pedalaman).

---

<sup>26</sup> Atje Misbach Muhjiddin., *loc. cit.*, h. 135 (lihat dan bandingkan dengan Eddy R. Agoes, *loc. cit.*, h. 139)

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

<sup>28</sup> Pasal 53 ayat 2 KHL 1982.

<sup>29</sup> Pasal 14 – 23 KHL 1982.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Dari latar belakang masalah sebagaimana diuraikan di atas, maka dirumuskan masalah sebagai berikut :

- a. Wewenang Pemerintah terhadap Hak Lintas Damai Kapal Asing melalui Perairan Indonesia dan kedudukan TNI AL dalam penyelenggaraan pertahanan negara untuk melindungi kekuatan maritim di dan atau lewat laut menurut Undang – Undang Nomor 3 Tahun 2002.
- b. Yurisdiksi nasional di perairan Indonesia sebagai upaya penegakan hukum di Lintas Damai.

## **1.3. Tujuan Dan Manfaat Penelitian**

### **1.3.1. Tujuan Penelitian**

- 1). Untuk menganalisis konsepsi-konsepsi Hukum Laut Internasional tentang Hak Lintas Kapal Asing di wilayah Perairan Negara Pantai pada umumnya dan di Perairan Indonesia pada khususnya.
- 2). Untuk mengetahui dan menganalisis permasalahan yuridis yang timbul dari ketentuan – ketentuan Hak Lintas Kapal Asing khususnya Hak Lintas Damai dikaitkan dengan kedaulatan suatu negara sebagai peserta Konvensi.

- 3). Untuk menganalisis hubungan bahwa penegakan kedaulatan dan hukum di laut merupakan upaya penyelenggaraan pertahanan negara berdasarkan Hukum Internasional dan Hukum Nasional.
- 4). Untuk mengetahui fungsi dan peran TNI/TNI AL dalam penyelenggaraan pertahanan negara di laut berdasarkan Hukum Nasional.

### **1.3.2. Manfaat Penelitian**

- 1). Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dibidang akademik yaitu peningkatan dan pengembangan ilmu pengetahuan hukum, khususnya di bidang Hukum Laut yaitu tentang Hak Lintas Kapal Asing.
- 2). Memberikan sumbangan pemikiran dalam upaya menetapkan peraturan perundang – undangan di bidang Kelautan di masa mendatang.
- 3). Secara teoritis membantu dasar-dasar kebijakan pembangunan kelautan sebagai fungsi perlindungan negara atas kepentingan nasionalnya serta menjamin tercapainya kesejahteraan bangsa, keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut dan pertahanan negara dalam arti luas.

### **1.4. Tinjauan Pustaka**

Sejak diumumkannya Deklarasi Djuanda tanggal 13 Desember 1957, pemerintah Indonesia terus memperjuangkan agar konsepsi hukum Negara

Kepulauan diterima dan diakui masyarakat internasional. Perjuangan tersebut akhirnya menghasilkan pengakuan masyarakat internasional yaitu dengan diterimanya pengaturan mengenai asas dan rezim hukum Negara Kepulauan (*archipelagic state*) dalam Bab IV KHL 1982.

Konvensi ini akhirnya diratifikasi oleh Pemerintah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on The Law of The Sea* (Konvensi PBB tentang Hukum laut) 1982, yang dalam penjelasannya dinyatakan bahwa pengakuan resmi asas negara kepulauan merupakan hal penting dalam rangka mewujudkan satu kesatuan wilayah sesuai dengan Deklarasi Djuanda 13 Desember 1957 dan wawasan nusantara sebagai dasar perwujudan satu kesatuan politik, ekonomi, sosial budaya, keamanan dan pertahanan.

Namun demikian konsepsi wawasan nusantara ini sama sekali tidak dimaksudkan untuk mengganggu hak lintas kapal asing melalui perairan Indonesia selama kapal-kapal tersebut tidak mengganggu kepentingan nasional atau kedaulatan Negara Pantai (*coastal state*), baik terhadap hak lintas damai maupun hak lintas melalui alur - alur laut kepulauan.

Untuk menindaklanjuti Undang - Undang Nomor 17 Tahun 1985, maka Pemerintah mengundang Undang - Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, yang mengatur mengenai wilayah perairan Indonesia, kedaulatan, yurisdiksi, hak dan kewajiban serta kegiatan di perairan Indonesia. Dalam pasal 2 diatur mengenai wilayah kedaulatan Republik Indonesia.

Pasal 2 UU No.6 Tahun 1996:

- "(1). *Negara Republik Indonesia adalah negara Kepulauan*  
 (2). *Segala perairan di sekitar, diantara dan yang menghubungkan pulau - pulau atau bagian pulau - pulau yang termasuk daratan negara Republik Indonesia dengan tidak memperhitungkan luas atau lebarnya merupakan bagian integral dari wilayah daratan negara Republik Indonesia sehingga merupakan bagian dari perairan Indonesia yang berada di bawah kedaulatan negara Republik Indonesia".*

Selanjutnya pasal 3 yang menyangkut wilayah perairan Indonesia :

- " (1) *Wilayah perairan Indonesia meliputi laut teritorial Indonesia, perairan kepulauan dan perairan pedalaman.*  
 (2) *Laut Teritorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 (dua belas) mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 5.*  
 (3) *Perairan kepulauan Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jaraknya dari pantai.*  
 (4) *Perairan pedalaman Indonesia adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai - pantai Indonesia, termasuk ke dalamnya semua bagian dari perairan yang terletak pada sisi darat dari suatu garis penutup sebagaimana dimaksud dalam pasal 7."*

Sedangkan pasal 5 Undang – undang No. 6 Tahun 1996

- " (1). *Garis pangkal kepulauan Indonesia ditarik dengan menggunakan garis pangkal lurus kepulauan.*  
 (2). *Dalam hal garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dapat digunakan, maka digunakan garis pangkal biasa atau garis pangkal lurus.*  
 (3). *Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis air rendah pulau-pulau dan karang-karang kering terluar dari Kepulauan Indonesia.*  
 (4). *Panjang garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh melebihi 100 (seratus) mil laut, kecuali bahwa 3 % (tiga perseratus) dari jumlah keseluruhan garis-garis pangkal yang mengelilingi Kepulauan Indonesia dapat melebihi kepanjangan tersebut, hingga suatu kepanjangan maksimum 125 (seratus dua puluh lima) mil laut.*  
 (5). *Garis pangkal lurus kepulauan sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) tidak boleh ditarik dari dan ke elevasi surut, kecuali*

*apabila di atasnya telah dibangun mercu suar atau instalasi serupa yang secara permanen berada diatas permukaan laut atau apabila elevasi surut tersebut terletak seluruhnya atau sebagian pada suatu jarak yang tidak melebihi lebar laut territorial dari pulau yang terdekat.*

- (6). *Garis pangkal biasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis air rendah sepanjang pantai.*
- (7). *Garis pangkal lurus sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) adalah garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar pada garis pantai yang menjorok jauh dan menikung ke daratan atau deretan pulau yang terdapat di dekat sepanjang pantai.*

**Pasal 7 Undang – undang No. 6 Tahun 1996**

- “ (1). *Di dalam perairan kepulauan, untuk penetapan batas perairan pedalaman, Pemerintah Indonesia dapat menarik garis-garis penutup pada mulut sungai, kuala, teluk, anak laut, dan pelabuhan.*
- (2). *Perairan pedalaman terdiri atas :*
- a. *Laut pedalaman; dan*
  - b. *Perairan darat.*
- (3). *Laut pedalaman sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf a adalah bagian laut yang terletak pada sisi darat dari garis penutup, pada sisi laut dari garis air rendah.*
- (4). *Perairan darat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) huruf b adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah, kecuali pada mulut sungai perairan darat adalah segala perairan yang terletak pada sisi darat dari garis penutup mulut sungai.”*

Namun pengakuan dunia internasional terhadap asas negara kepulauan sebagai penjelmaan aspirasi bangsa Indonesia, membawa konsekuensi bahwa Indonesia juga harus menghormati hak - hak masyarakat internasional di perairan yang kini menjadi perairan nasional terutama Hak Lintas Damai, Hak Lintas Alur Laut Kepulauan dan Hak Lintas Transit bagi kapal - kapal asing.

Dalam KHL 1982 pengaturan Hak Lintas Damai diatur dalam Bab II, Bagian 3, yang berjudul "*Innocent Passage in the Territorial Sea*", meliputi pasal 17 sampai pasal 32 dan ketentuan - ketentuan yang terdapat pada Bab - bab lain

sepanjang ada hubungannya dengan Hak Lintas Damai, yaitu : pasal 8 ayat 2, pasal 211 ayat 4 dan pasal 52 ayat (1) (dengan pembatasan pasal 53 dan pasal 50).

Adapun mengenai pengertian dari lintas damai, KHL 1982 mengatur dalam dua pasal, yaitu, pasal 18 untuk pengertian "*passage*"nya itu sendiri dan dalam pasal 19 untuk pengertian "*innocent passage*"nya.

Sedangkan yang menyangkut wewenang negara pantai khususnya atas hak lintas damai ini diatur dalam pasal 21 KHL 1982.

Pasal 21 KHL 1982 :

- "1. Negara pantai dapat membuat peraturan perundangan-undangan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya yang bertalian dengan lintas damai melalui laut teritorial, mengenai semua atau setiap hal berikut :
- (a). keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim ;
  - (b). perlindungan alat - alat pembantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya ;
  - (c). perlindungan kabel dan pipa laut ;
  - (d). konservasi kekayaan hayati laut ;
  - (e). pencegahan pelanggaran peraturan perundang - undangan perikanan negara pantai ;
  - (f). pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan, pengurangan dan pengendalian pencemarannya ;
  - (g). penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi ;
  - (h). pencegahan pelanggaran peraturan perundang - undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter negara pantai".

Jika dibandingkan dengan hak lintas melalui alur - alur laut kepulauan sebagaimana yang diatur dalam pasal 42 ayat 1 yang hanya mencakup 4 (empat) bidang saja, maka wewenang pemerintah atas hak lintas damai ternyata lebih luas, yaitu, meliputi 8 (delapan) bidang.

Pasal 42 ayat 1 KHL 1982 :

- "1. Dengan tunduk pada ketentuan bagian ini, Negara yang berbatasan dengan selat dapat membuat peraturan perundang - undangan yang bertalian dengan lintas transit melalui selat, mengenai semua atau setiap hal berikut :
- (a). keselamatan pelayaran dan pengaturan lalu lintas di laut sebagai mana ditentukan dalam pasal 41 ;
  - (b). pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran dengan melaksanakan peraturan internasional yang berlaku, tentang pembuangan minyak, limbah berminyak dan bahan beracun lainnya di selat ;
  - (c). bertalian dengan kapal penangkap ikan, pencegahan penangkapan ikan, termasuk cara penyimpanan alat penangkap ikan ;
  - (d). menaikkan ke atas kapal atau menurunkan dari kapal setiap komoditi, mata uang atau orang bertentangan dengan peraturan perundang - undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara yang berbatasan dengan selat".

Pada dasarnya wewenang ini merupakan perwujudan dari kedaulatan negara itu sendiri, karena pengertian Hak Lintas Damai selalu terkait dengan Laut Teritorialnya. Ini inheren dengan status laut teritorial dan perairan kepulauan yang memang bagian dari perairan Indonesia yang merupakan bagian dari kedaulatan negara Republik Indonesia.<sup>30</sup>

Di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (LNRI Tahun 2002 Nomor 70, TLNRI Nomor 4209) untuk selanjutnya disebut dengan PP No. 36 Tahun 2002. Pengaturan tentang Pelaksanaan Lintas Damai di Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan Indonesia, terdapat dalam pasal 2 :

---

<sup>30</sup> Pasal 2 ayat (2) dan pasal 3 ayat (1) UU No. 6 Tahun 1996 jo. Pasal 2 ayat (2) KHL 1982.

Pasal 2 :

- “(1) *Semua kapal asing dapat melaksanakan hak Lintas Damai melalui Laut Teritorial dan Perairan Kepulauan untuk keperluan melintas dari satu bagian laut bebas atau zona ekonomi eksklusif ke bagian lain laut bebas atau zona ekonomi eksklusif tanpa memasuki Perairan Pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar Perairan Pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut, atau fasilitas pelabuhan di luar Perairan Pedalaman.*
- (2) *Pelaksanaan hak Lintas damai sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dengan menggunakan Alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional dan dengan mengindahkan Pasal 11 serta memperhatikan pedoman pelayaran yang dilakukan oleh instansi yang berwenang di bidang keselamatan pelayaran.*”

Sedangkan Alur Laut yang lazim digunakan adalah sebagaimana disebutkan dalam Pasal 11 ayat (2)

Pasal 11 ayat (2) :

- “(2) a. *Untuk pelayaran dari Laut Cina Selatan ke Samudera Hindia dan sebaliknya, yang dapat digunakan adalah Alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional yang melalui Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa, dan Selat Sunda.*
- b. *Untuk pelayaran dari Laut Sulawesi ke Samudera Hindia dan sebaliknya, yang dapat digunakan adalah Alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional yang melalui Selat Makassar, Laut Flores, dan Selat Lombok.*
- c. *Untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Samudera Hindia dan sebaliknya, yang dapat digunakan adalah Alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional yang melalui Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda, Selat Ombai, dan Laut Sawu.*
- d. *Untuk pelayaran dari Samudera Pasifik ke Laut Timor atau ke Laut Arafura dan sebaliknya yang dapat digunakan adalah Alur Laut yang lazim digunakan untuk pelayaran internasional melalui Laut Maluku, Laut Seram, dan Laut Banda.*

Jadi wewenang pemerintah dalam melaksanakan penegakan kedaulatan di laut sebagaimana dirumuskan dalam pasal 2 ayat (2) dan pasal 3 ayat (1) Undang – Undang No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia jo pasal 2 ayat (2) Konvensi Perserikatan Bangsa – Bangsa Tentang Hukum Laut 1982 (KHL 1982) di atas, selalu berkaitan erat dengan penguasaan laut (*common of sea*) dan pengendalian laut (*control of sea*), sedang penegakan hukum di laut mempunyai relevansi dengan ketertiban dan keamanan negara di laut yang merupakan fungsi polisionil dari Angkatan Laut.

Penegakan kedaulatan di laut adalah upaya dan tuntutan kemampuan untuk mengambil langkah – langkah, tindakan – tindakan baik keluar maupun ke dalam berdasarkan kekuasaan dan kewenangan yang ada pada negara sebagai negara yang berdaulat, yakni memelihara eksistensi dan kewibawaan negara di laut. Penguasaan laut dan pengendalian laut sangat berhubungan dengan kedaulatan negara, yang pada akhirnya kedaulatan negara berhubungan dengan eksistensi wilayah, pemerintahan dan warga negara.

Oleh karena itu mengenai hak dan kewajiban Indonesia sebagai negara pantai tidak dapat dilepaskan dari kedaulatan dan yurisdiksi Indonesia sebagai negara kepulauan.

Dikatakan oleh **Martin Dixon** bahwa :<sup>31</sup>

*“The jurisdiction of a state within its own territory is complete and absolute. The State has power and authority over all persons, property and event accuring within its territory. This is a basic attribute of sovereignty and flows from the very existence of the State as an international legal person.*

---

<sup>31</sup> Martin Dixon MA, *Textbook on International Law*, 1993, 2<sup>nd</sup> Edition, Blackstone Press Limited, London, h. 116.

Sedangkan menurut **Mochtar Kusumaatmadja**, kedaulatan negara ini mengandung 2 (dua) pembatasan penting yaitu : pertama, kekuasaan itu terbatas pada batas-batas wilayah negara yang memiliki kekuasaan itu, kedua, kekuasaan itu berakhir apabila kekuasaan suatu negara lain dimulai.<sup>32</sup>

Prinsip ini menunjukkan kewenangan yuridis setiap negara untuk mempertahankan semua hak dan kewajibannya menurut hukum internasional sekalipun terdapat perbedaan – perbedaan dalam bidang politik, militer, budaya, sosial ekonomi atau bidang – bidang lain antara satu negara dengan negara lainnya.<sup>33</sup>

Kedaulatan sebagai kekuasaan negara tertinggi dijabarkan dalam kewenangan - kewenangan atau hak negara, antara lain dalam yurisdiksi (diartikan sebagai kewenangan untuk membuat, melaksanakan dan menegakkan peraturan hukum).<sup>34</sup>

Wewenang pemerintah ini berkaitan erat dengan "*rights of protection of the coastal state*", seperti di atur dalam pasal 25 ayat 1 KHL 1982.

Pasal 25 ayat 1 KHL 1982 :

"1. Negara pantai dapat mengambil langkah yang diperlukan dalam laut teritorialnya untuk mencegah lintas yang tidak damai".

---

<sup>32</sup> Yudha Bhakti Ardhiwisastra, *Imunitas Kedaulatan Negara di Forum Pengadilan Asing*, 1999, Cet I., Penerbit Alumni, Bandung, h. 46

<sup>33</sup> Sampai dengan saat ini ada 4 negara yang memiliki asas dan rezim hukum sebagai Negara Kepulauan (*archipelagic state*) yaitu Indonesia, Philipina, Fiji, dan negara Mauritius.

<sup>34</sup> Syahmin A.K., *Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional (Sekitar Penegakan Hukum di Perairan Yurisdikal Nasional Indonesia Dewasa Ini)*, 1988, Cet.1., Binacipta, Bandung, h.32.

Dari wewenang negara pantai ini, maka terhadap pelaksanaannya mengandung makna ganda, yaitu bukan saja yang berhubungan dengan pemanfaatan kekayaan sumber daya laut dan kesejahteraan bangsa (*prosperity*) tetapi sekaligus adanya fungsi perlindungan keutuhan wilayah dan tegaknya kedaulatan dan hukum di laut (*security*).<sup>35</sup>

Pengertian pertama merupakan "*constabulary function*" atau "*police function*" sedang yang kedua merupakan "*defense function*" (fungsi pertahanan).<sup>36</sup>

Menurut K. Booth pada dasarnya Angkatan Laut mempunyai 3 (tiga) fungsi atau peran, yaitu, peran Militer (*military role*), peran Polisionil (*policing role* atau *constabulary role*) dan peran Diplomasi (*diplomacy role*).<sup>37</sup>

Peran Militer (*Military role*) dilaksanakan dalam rangka menegakkan kedaulatan negara di laut dengan cara pertahanan negara dan pencegahan, menyiapkan kekuatan untuk persiapan perang, mencegah setiap ancaman militer melalui laut, melindungi dan menjaga perbatasan laut dengan negara tetangga, serta menjaga stabilitas keamanan kawasan maritim.

Peran Polisionil (*constabulary role*) dilaksanakan dalam rangka menegakkan hukum di laut, melindungi sumber daya dan kekayaan laut nasional, memelihara ketertiban di laut, serta mendukung pembangunan bangsa. Peran Polisionil ini dilaksanakan di seluruh perairan laut yurisdiksi nasional dalam

---

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> Mochtar Kusumaatmadja, *loc.cit*, h.155.

<sup>37</sup> K. Booth, *Navies and Foreign Policy*, 1977, Crane, Russak & Company Inc., New York, h. 15 – 35. Menurut pendapat penulis, peran polisionil ini telah menjadi ketentuan – ketentuan dalam KHL 1982 ( diantaranya pasal 29, 73, 107 – 108, 110 – 111 dan pasal 224 ).

rangka memelihara ketertiban di laut. Peran untuk melaksanakan tugas penegakan hukum di laut diselenggarakan secara mandiri atau gabungan dengan komponen kekuatan laut lainnya.<sup>38</sup>

Peran Diplomasi (*diplomacy role*) merupakan dukungan terhadap kebijakan luar negeri pemerintah yang dirancang dan dilaksanakan dalam berhubungan dengan negara lain baik dalam keadaan damai atau dalam situasi bermusuhan.

Namun dalam perkembangannya, kedua fungsi yang pertama yaitu peran Militer dan peran Polisionil sulit dibedakan karena dalam penegakan kedaulatan dan hukum di laut kedua pengertian ini tercakup di dalamnya. Hal ini bisa kita lihat dalam Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 :

*"Era globalisasi yang ditandai dengan perkembangan kemajuan ilmu pengetahuan, teknologi, komunikasi dan informasi dapat mempengaruhi pola dan bentuk ancaman. Ancaman terhadap kedaulatan negara yang semula bersifat konvensional (fisik) dan saat ini berkembang menjadi multidimensional (fisik dan non fisik), baik yang berasal dari luar negeri maupun dari dalam negeri. Ancaman yang bersifat multi dimensional tersebut bersumber, baik dari permasalahan ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya maupun permasalahan keamanan yang terkait dengan kejahatan internasional, antara lain terorisme, imigran gelap bahaya narkotika, pencurian kekayaan alam, bajak laut dan perusakan lingkungan".*

Dan dalam penyelenggaraannya harus memperhatikan prinsip - prinsip sebagaimana tercantum dalam pasal 3 Undang-Undang No. 3 Tahun 2002

<sup>38</sup> Pada tanggal 12 Desember 1972 dibentuklah Bakorkamla (Badan Koordinasi Keamanan Laut) berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menhankam / Pangab, Menteri Kehakiman, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan dan Jaksa Agung. Bakorkamla diberi wewenang mengkoordinasikan penyelenggaraan penegakan hukum di laut yang dilakukan oleh beberapa instansi : TNI AL, Dep. Perhubungan / Kesatuan Pengawal Laut dan Pantai ( KPLP ), Polri, Dep. Keuangan / Ditjen. Bea dan Cukai, Dep. Kehakiman / Ditjen Imigrasi. Tugas Bakorkamla meliputi perencanaan keamanan di laut. (Lihat dalam Abdoel Rasjid, "Penegakan Hukum Di Bidang Perikanan Laut", *Yuridika*, Vol. 17 No. 2 Maret 2002, h. 135 – 136 )

Pasal 3 :

- "(1). *Pertahanan negara disusun berdasarkan prinsip demokrasi, hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional, hukum internasional dan kebiasaan internasional serta prinsip hidup berdampingan secara damai.*
- (2). *Pertahanan negara disusun dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan".*

Mengenai pokok-pokok Pertahanan Laut Nusantara sebenarnya diarahkan demi terwujudnya kesatuan wilayah NKRI, penegakan kedaulatan dan hukum di laut yurisdiksi nasional Indonesia, terwujudnya keamanan dan keselamatan pelayaran di Garis Perhubungan Laut (GPL), terjaminnya keamanan sumber hayati dan non hayati maupun kekayaan alam lainnya di laut, terjaminnya kelestarian ekosistem kelautan, terpeliharanya stabilitas keamanan area kepentingan utama strategis dan pencegahan segala bentuk tindakan serta ancaman lawan yang bertentangan dengan kepentingan nasional di dan lewat laut.<sup>39</sup>

Berbeda dengan Undang - Undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan - Ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara (Hankamneg) Republik Indonesia yang tegas - tegas mengatur dan menempatkan TNI AL selaku penegak kedaulatan negara di laut, mempertahankan keutuhan seluruh perairan dalam yurisdiksi nasional serta melindungi kepentingan nasional di laut atau lewat

---

<sup>39</sup> Kepentingan Nasional di dan lewat laut meliputi : terjaminnya stabilitas keamanan di perairan yurisdiksi nasional, terjaminnya keamanan Garis Perhubungan Laut (GPL) antar pulau, antar wilayah, antar negara, dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI I, II, III), terjaminnya keamanan sumber hayati dan non hayati maupun sumber daya lainnya di laut untuk kesejahteraan bangsa, terpelihara dan terjaganya lingkungan laut dari perbuatan atau tindakan yang mengakibatkan kerusakan ekosistem kelautan, stabilitas kawasan area kepentingan strategis yang berbatasan dengan negara-negara tetangga, terjaminnya keamanan kawasan ZEEI, dan meningkatnya kemampuan industri dan jasa maritim untuk mendukung upaya pertahanan negara di laut. (Keputusan Kepala Staf TNI Angkatan Laut No: Kep / 07 / II / 2001 tentang Doktrin TNI Angkatan Laut Eka Sasana Jaya )

laut serta mengembangkan potensi nasional di bidang maritim,<sup>40</sup> maka dalam Undang - Undang Nomor 3 Tahun 2002, tugas dan kedudukan TNI AL secara eksplisit tidak diatur, yang diatur hanya tugas TNI, yaitu sebagai komponen utama dalam menghadapi ancaman militer, sedang terhadap ancaman non militer menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama.<sup>40</sup>

Sebenarnya yang dimaksud "lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan" tidak dijelaskan dalam Undang-Undang ini, dan dalam penjelasannya hanya "*Cukup Jelas*". Padahal konsep tentang maritim bentuk ancaman terhadap negara dan wilayah perairan tidak semata - mata dalam pengertian ancaman militer namun jauh berkembang termasuk dalam hal terorisme maritim<sup>41</sup>, perompakan<sup>42</sup>, perlindungan dan pengamanan sumber daya laut.

## 1.5. Metode Penelitian

### 1.5.1. Tipe Penelitian

Dalam penulisan ini, tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif.

---

<sup>40</sup> Pasal 7 ayat (3) UU No. 3 Tahun 2002

<sup>41</sup> Hasjim Djalal, "Maritime Terrorism : Aspek Politik Internasional- Regional Dan Aspek Hukum Yang Dibutuhkan Di Dalam Negeri", *Makalah, Seminar Sehari " Maritime Terrorism "* di Seskoal Jakarta tanggal 25 September 2003, h.1 (*Maritime Terrorism* adalah salah satu dari 8 *trans - national crimes* yang sudah mendapat perhatian ASEAN, yaitu : *terrorism, illicit drug trafficking, arms smuggling, sea piracy, money laundering, trafficking in persons, cyber crimes* dan *international economic crimes*).

<sup>42</sup> *Ibid.*, h. 2 (Tahun 2002 menurut catatan *International Maritieme Bureau* di Kuala Lumpur bahwa lebih dari 25% dari kejahatan perompakan di laut di seluruh dunia terjadi di perairan Indonesia).

Penelitian hukum normatif ini dimaksudkan adalah untuk menilai dan menganalisis hukum positif sesuai dengan tema dan obyek kajian yang diteliti.<sup>43</sup>

### 1.5.2. Pendekatan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah dalam penulisan ini, maka pendekatan yang dipilih adalah pendekatan perundang - undangan (*statute approach*), yaitu dengan cara menganalisis ketentuan yang diatur dalam KHL 1982 tentang Hak Lintas Kapal Asing khususnya yang berkaitan dengan Hak Lintas Damai maupun peraturan perundang - undangan nasional di bidang Kelautan, yaitu Undang - Undang Nomor 6 Tahun 1996, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 dan Undang - Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

Dalam penelitian ini, penulis juga menggunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*), khususnya tentang pemberdayaan dan perlindungan sumber daya laut (maritim) sebagai sumber daya nasional dalam kaitannya dengan Indonesia sebagai negara kepulauan berdasarkan konsepsi wawasan nusantara dalam relevansinya dengan Undang - Undang Nomor 3 Tahun 2002 dimana kedudukan TNI/TNI AL sebagai komponen utama dalam melaksanakan tidak saja *defense function*, tetapi juga

---

<sup>43</sup> Philipus M. Hadjon, "Pengkajian Ilmu Hukum Dogmatik (Normatif)", *Yuridika*, No.6 Tahun. IX Nop - Des. 1994. H.6. dan "Merancang dan Menulis Penelitian Hukum", *Makalah pada Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif*, 1997, Fak. Hukum Unair, h.4.

*constabulary function*, yaitu sebagai penegak kedaulatan dan hukum di laut yang merupakan bagian dari penyelenggaraan pertahanan negara di laut.

Demikian pula konsepsi tentang kedaulatan (*sovereignty*) itu sendiri, khususnya jika ditinjau dari hukum internasional sebagaimana tercantum dalam Piagam PBB . Hal ini karena pengertian kedaulatan tidak lepas dari kedudukan suatu negara yang mempunyai hak dan kewajiban yang sama dengan negara lain.

### 1.5.3. Bahan Hukum

Sumber - sumber penelitian hukum yang disebut dengan bahan hukum dapat dibedakan menjadi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.<sup>44</sup>

Bahan hukum primer yang digunakan adalah Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982, Undang - Undang No.17 Tahun 1985, Peraturan perundang-undangan sebagai pelaksanaan dari Konvensi, diantaranya UU No.6 Tahun 1996, PP No.36 Tahun 2002, UU No.3 Tahun 2002 dan Peraturan Perundang - Undangan yang berkaitan dengan pemanfaatan, perlindungan sumber daya laut dan ekosistemnya.

Sedangkan bahan hukum sekunder diperoleh dari buku - buku teks ilmiah khususnya tentang hukum laut, tulisan hukum baik dalam bentuk

---

<sup>44</sup> Peter Mahmud Marzuki., "Penelitian Hukum", *Yuridika*, Vol. 16 No. 1 Maret – April 2001, h. 107

buku ataupun artikel, jurnal dan makalah – makalah, untuk mengetahui isu-isu hukum yang aktual, misalnya tentang konsepsi pertahanan negara, konsepsi wawasan nusantara dan konsepsi tentang negara maritim serta konsepsi tentang kedaulatan yang dianggap masih mempunyai kaitan erat dengan pokok masalah dalam penelitian ini.

#### **1.5.4. Prosedur Pengumpulan dan Analisis Bahan Hukum**

Bahan hukum primer dikumpulkan dan inventarisasi untuk selanjutnya dikategorikan secara sistematis kemudian dianalisis guna menjawab permasalahan yang ada.

Demikian pula bahan hukum sekunder, digunakan sebagai penunjang bahan hukum primer. Dari pengumpulan bahan - bahan hukum tersebut lalu dilakukan pengolahan dan analisis serta hasilnya disajikan secara argumentatif.

#### **1.6. Pertanggungjawaban Sistematika.**

Sistematika penulisan dibagi dalam 4 (empat) Bab yang disusun berdasarkan urutan dalam memecahkan permasalahan yang diajukan, terdiri dari :

Bab I : Tentang Pendahuluan yang berisi/memuat uraian latar belakang masalah dan perumusannya, tujuan dan manfaat penelitian agar penulisan tesis ini mengarah pada hal - hal yang dimaksud. Dalam bab ini juga memuat tinjauan pustaka sebagai landasan teori dari penelitian ini, metode penelitian yang digunakan, mencakup/meliputi tipe penelitian.

pendekatan masalah, bahan hukum, serta prosedur pengumpulan dan analisis bahan hukum.

Bab 2 : Pada Bab 2 ini akan dijelaskan tentang wewenang pemerintah Indonesia dalam menindaklanjuti ketentuan KHL 1982 mengenai Hak Lintas Damai, ruang lingkungnya dan pembatasannya serta juga akan diuraikan wewenang pemerintah melalui perundangan nasionalnya terhadap hak lintas damai guna melindungi kepentingan nasionalnya di dan atau lewat laut, baik yang berkaitan dengan kepentingan ekonomi dan kesejahteraan, maupun kepentingan pertahanan negaranya. Pembahasan tentang pertahanan negara berarti *mutatis mutandis* juga akan dijelaskan tentang kedudukan TNI /TNI AL yang menempatkan dirinya sebagai komponen utama dalam penyelenggaraannya. Dalam bab ini akan diuraikan sistem pertahanan negara berdasarkan perbandingan antara dua Undang-Undang yaitu, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 dan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002. Dengan demikian maka Bab 2 ini dapat menjawab tentang permasalahan yang pertama.

Bab 3 : Sebagai tindak lanjut dari wewenang pemerintah terhadap Hak Lintas Damai bagi kapal asing, dengan menempatkan TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut, maka dalam Bab ini akan dijelaskan tentang penegakan hukum di Lintas Damai sebagai penyelenggaraan Pertahanan Laut Nusantara. Pada Bab ini akan dijabarkan tentang yurisdiksi di perairan Indonesia sebagai upaya penegakan hukum di Litas Damai dalam rangka penyelenggaraan Pertahanan Laut Nusantara yang

berkaitan dengan prinsip-prinsip Hukum Laut Internasional maupun Hukum Nasional. Dengan demikian maka Bab 3 ini akan menjawab masalah yang kedua.

**Bab 4** : Sebagai Bab Penutup yang berisi kesimpulan sebagai jawaban atas permasalahan yang dikemukakan, serta saran - saran mengenai tindak lanjut atas pengaturan hak lintas kapal asing maupun mengenai penegakan hukumnya sesuai dengan kewenangan masing-masing instansi atau lembaga terkait dan dalam upaya pengembangan pembangunan kelautan di Indonesia pada umumnya.





# BAB 2

## BAB 2

### WEWENANG PEMERINTAH TERHADAP HAK LINTAS DAMAI KAPAL ASING.

#### 2.1. Wewenang Negara Pantai Atas Wilayah Laut Pada Umumnya.

Sebagaimana telah diketahui dalam KHL 1982 terdapat beberapa rezim hukum tentang hak lintas kapal-kapal asing melalui perairan suatu negara. Hak lintas kapal-kapal asing itu adalah Hak Lintas Damai (*the right of innocent passage*), Hak Lintas Transit (*the right of transit passage*) dan Hak Lintas Melalui Alur-alur Laut Kepulauan (*the right of archipelagic sea lanes passage*) serta Hak Lintas Khusus (Hak Akses dan Komunikasi) yang masing-masing memiliki sifat dan karakter tersendiri.

Berlakunya rezim hukum hak lintas itu tergantung pada rezim hukum dari wilayah perairan yang berada dibawah kedaulatan negara pantai yang dilalui oleh kapal-kapal asing tersebut.

Dalam hubungannya dengan hak lintas kapal asing ini, maka rezim hukum wilayah perairan yang tunduk dibawah kedaulatan teritorial suatu negara menurut KHL 1982 dewasa ini dapat ditinjau secara horizontal dan secara vertikal.

Pembagian secara vertikal akan melahirkan kedudukan hukum meliputi : ruang udara di atasnya (*air space*), kolom air / perairannya (*water column*) dan dasar laut dan tanah di bawahnya (*sea-bed dan subsoil*).<sup>45</sup>

---

<sup>45</sup> Ety R. Agoes, *loc. cit.*, h.23.

Sedangkan pembagian secara horizontal akan melahirkan status hukum dan pengaturan yang berbeda-beda pada setiap bagian laut, yaitu :<sup>46</sup>

- a. Wilayah perairan yang terletak pada sisi dalam dari garis pangkal biasa (*normal base lanes*),<sup>47</sup> atau *perairan pedalaman ( internal waters )* dan meliputi juga laut pedalaman (*inland sea*). Dalam perairan ini negara pantai mempunyai kedaulatan mutlak / penuh (*absolute sovereignty*) dan karenanya tidak ada hak lintas kapal asing didalamnya. Namun demikian pada perairan pedalaman yang terjadi sebagai akibat penarikan garis lurus sebagaimana diatur dalam pasal 7 KHL 1982, dalam perairan tersebut berlaku Hak Lintas Damai (*innocent passage*).
- b. Wilayah perairan yang disebut *laut wilayah* (laut territorial) yaitu bagian dari wilayah perairan suatu negara yang berada disisi luar dari garis pangkal yang dibatasi oleh batas luar (*outer limit*) laut wilayah.  
Negara pantai mempunyai kedaulatan (*sovereignty*) termasuk atas ruang udara diatasnya serta dasar laut dan tanah dibawahnya,<sup>48</sup> yang dibatasi oleh berlakunya Hak Lintas Damai bagi kapal-kapal asing dari semua negara termasuk kapal-kapal perang,<sup>49</sup> dengan syarat dalam melaksanakan lintasan ini tidak menimbulkan gangguan bagi keamanan, ketertiban dan perdamaian negara pantai.

---

<sup>46</sup> Atje Misbach Muchjiddin, *loc. cit.*, h. 105-108 (Lihat dan bandingkan dengan Etty R. Agoes. *loc.cit.*, h-24-25, dengan menggunakan pendekatan secara horizontal, meliputi : perairan pedalaman, lautan wilayah, lautan lepas ( berdasarkan KHL Jenewa 1958 dan 1960) yang kemudian mengalami perubahan meliputi : lebar laut territorial menjadi 12 mil dan pengertian *innocent passage* lebih dirinci, pengaturan khusus bagi selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dalam bentuk rezim transit passage dan diterimanya asas negara kepulauan dengan rezim hukum baru *archipelagic seelanes passage*, sedang menurut Syahmin, AK., *loc.cit.*, h. 34 meliputi perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut wilayah, dan zona tambahan, ZEE dan laut bebas (laut lepas)

<sup>47</sup> Pasal 8 ayat 1 KHL 1982

<sup>48</sup> Pasal 2 ayat 1 dan 2 KHL 1982

<sup>49</sup> Pasal 2 ayat 3 dan pasal 17 – 32 KHL 1982

Negara pantai dapat menunda atau menangguhkan untuk sementara pelayaran itu apabila diperlukan karena alasan keamanan, dan dilaksanakan tanpa diskriminasi bagi semua kapal asing.<sup>50</sup>

- c. Wilayah perairan yang berupa selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional yang terjadi karena perubahan lebar laut territorial menjadi 12 mil, berubah statusnya menjadi berada dibawah kedaulatan negara yang berbatasan dengan selat tersebut. Dalam KHL 1982, selat ini disebut sebagai "*straits used for inter national navigation*"<sup>51</sup>.

Dalam selat yang termasuk kategori ini berlaku Hak Lintas Transit berupa lintas pelayaran dan lintas penerbangan yang terus-menerus dan cepat antara satu bagian dari laut lepas atau Zona ekonomi eksekutif dengan bagian lainnya dari laut lepas atau Zona Ekonomi Eksklusif.<sup>52</sup> Pada perairan ini berlaku Hak Lintas Damai di bagian-bagian selat yang tidak berlaku Hak Lintas Transit, tetapi tidak ada hak penundaan atau penangguhan Hak Lintas Damai di selat tersebut.<sup>53</sup>

- d. Wilayah *perairan kepulauan* yang terletak pada sisi dalam dari garis pangkal sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam pasal 47 KHL 1982. Wilayah perairan kepulauan ini, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya serta segala kekayaan alam yang terkandung didalamnya berada dibawah kedaulatan negara kepulauan.<sup>54</sup>

---

<sup>50</sup> Pasal 25 ayat 3 KHL 1982

<sup>51</sup> Pasal 34 – 35 KHL 1982

<sup>52</sup> Pasal 38 ayat 2 KHL 1982

<sup>53</sup> Pasal 45 KHL 1982

<sup>54</sup> Pasal 49 ayat 1 dan 2 KHL 1982

Dalam perairan kepulauan ini berlaku dua rezim lintas kapal asing, yaitu :

- 1). Hak Lintas Damai ( *the right of innocent passage* ), sebagaimana diatur dalam pasal 52, akan tetapi tidak berlaku di perairan pedalaman seperti diatur dalam pasal 50.
- 2). Hak Lintas melalui Alur-alur Laut Kepulauan ( *the right of archipelagic seelanes passage* ) termasuk lintas penerbangan diatas sealanes tersebut sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam pasal 53 KHL 1982.

Sebenarnya pengaturan hak lintas bagi kapal asing khususnya yang melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional, pada umumnya berakar pada perubahan-perubahan yang sangat kompleks yang terjadi dalam kurun waktu kurang lebih tiga dekade terakhir ini.<sup>55</sup>

Meningkatnya perdagangan internasional dan kebutuhan akan minyak, kemajuan teknologi perkapalan dan tumbuhnya kesadaran negara-negara untuk melindungi kepentingan-kepentingan nasional<sup>56</sup>, merupakan faktor-faktor yang mendorong lahirnya masalah baru tentang pengaturan hukum bagi penggunaan selat sebagai alat perhubungan dan komunikasi baik di laut maupun pada ruang udara di atasnya.

Sebenarnya argumentasi yang paling mendasar adalah keinginan dalam masyarakat internasional untuk mengadakan perubahan terhadap pengaturan yang ada, khususnya sejak berlakunya KHL 1982, yaitu, mulai diakuinya rezim hukum negara

---

<sup>55</sup> Etty R. Agoes, *op. cit.*, h. 30

<sup>56</sup> M. Dimiyati Hartono, *Hukum Laut Internasional Yurisdiksi Nasional Indonesia Sebagai Negara Nusantara*. 1983. Cet. I, Bina cipta, Bandung, h. 10-21. Hal ini berkenaan dengan laut sebagai maira wilayah dengan 4 fungsi vitalnya, yaitu : sebagai faktor integritas territorial, sebagai sarana perhubungan khususnya pelayaran internasional dan sebagai sumber alam dan sebagai pertahanan keamanan negara Republik Indonesia.

kepulauan ( *archipelagic state* ) dan perluasan lebar laut wilayah dari 3 mil menjadi 12 mil.<sup>57</sup>

Jika dikaitkan dengan konfigurasi territorial dan posisi geografis yang merupakan ciri khusus dari negara Indonesia sebagai negara kepulauan, maka hal ini berkaitan erat dengan pengamanan atas yurisdiksi nasionalnya, terlebih perairan Indonesia merupakan jalur ekonomi laut terpenting bagi negara-negara seperti Jepang dan Australia, khususnya bagi kepentingan kapal-kapalnya, baik kapal dagang maupun kapal-kapal tanker ataupun kapal-kapal perangnya.<sup>58</sup>

Sedangkan kewenangan negara dalam melaksanakan yurisdiksi nasionalnya ini merupakan konsekuensi atas hak dasar yang dimiliki sebagai negara yang berdaulat. Hak dasar ini dalam Hukum Internasional dikenal dengan hak untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya ( *the right of self preservation* ) yang berupa hak dasar untuk mempertahankan diri ( *the right of self defence* ).<sup>59</sup>

Seperti yang dikatakan oleh J.G. Starke :<sup>60</sup>

*“The basic right most frequently have been those of independence and equality of states, of territorial jurisdiction and self defence or self preservation”.*

Namun demikian kekuasaan tertinggi ( kedaulatan ) negara terhadap wilayahnya ( *territorial sovereignty* ) yang mengatur tentang yurisdiksi nasionalnya ini, disamping berisi dasar kewenangan juga berisi pembatasan. Satu-satunya pembatasan atas kedaulatan Indonesia sebagai negara pantai adalah Hak Lintas Damai di laut wilayah

---

<sup>57</sup> Etty R. Agoes, *loc. cit*

<sup>58</sup> Hasjim Djalal, *supra no. 41, h.2*

<sup>59</sup> M. Dimiyati Hartono, *op. cit.*, h.5

<sup>60</sup> *Ibid*, h.3

kapal-kapal asing. Dan Hak Lintas Damai ini adalah suatu hak yang dijamin oleh hukum Internasional.

Hal ini berbeda dengan di laut wilayah, maka diperairan pedalaman, berlakunya Hak Lintas Damai bagi kapal asing merupakan suatu kelonggaran yang dengan sengaja diberikan berdasarkan pertimbangan tertentu.<sup>61</sup>

## **2.2. Rezim Hak Lintas Damai Kapal Asing**

Dari sejarah hukum laut, khususnya mengenai laut teritorial, rezim hukum Hak Lintas Damai senantiasa merupakan bagian yang tak terpisahkan dari setiap pembahasan mengenai laut teritorial ( laut wilayah ).

Pemahaman tentang status hukum dari pelaksanaan Hak Lintas Damai kapal asing di perairan negara pantai sangat penting karena biasanya pengaturan akan Hak Lintas Damai ini tidak berdiri sendiri, akan tetapi juga terkait dengan hak lintas transitnya ataupun hak lintas melalui alur-alur laut kepulauannya.

Hal ini karena seperti diketahui, hukum internasional memberikan status hukum yang berbeda-beda. Pada wilayah-wilayah laut tertentu seperti laut teritorial, perairan pedalaman, perairan kepulauan bahkan pada selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional yang semula merupakan bagian dari laut lepas dan kini menjadi bagian dari laut teritorial.

Pengaturan tentang pelaksanaan hak lintas kapal asing di masing-masing wilayah perairan sebagaimana dikemukakan di atas tentunya akan menentukan besarnya kewenangan negara pantai dalam melaksanakan yurisdiksi nasionalnya terhadap wilayah lautnya.

---

<sup>61</sup> Pasal 7 KHL 1982

## 2.2.1. Pengertian dan Ruang Lingkupnya.

### 2.2.1.1. Pengertian

Mengenai pengertian dari Lintas Damai ini, KHL 1982, mengatur dalam dua pasal, yaitu, pasal 18 untuk pengertian "*passage*"nya itu sendiri dan dalam pasal 19 untuk pengertian "*innocent passage*"nya.

Pasal 18 ayat 1 KHL 1982

- "1. Lintas berarti navigasi melalui laut territorial untuk keperluan :*
- (a) melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut ( roadstead ) atau fasilitas pelabuhan di luar perairan pedalaman; atau*
  - (b) berlalu ke atau dari perairan pedalaman atau singgah di tempat berlabuh di tengah laut ( roadstead ) atau fasilitas pelabuhan tersebut.*
- 2. Lintas harus terus menerus , langsung serta secepat mungkin, tetapi hanya sepanjang hal tersebut berkaitan dengan navigasi yang lazim atau perlu dilakukan karena force majeure atau mengalami kesulitan atau guna memberikan pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang dalam bahaya atau kesulitan. "*

Pasal 19 ayat 1 KHL 1982

*"Lintas adalah damai sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai. Lintas tersebut harus dilakukan sesuai dengan ketentuan Konvensi ini dan peraturan hukum internasional lainnya".*

Dengan memperhatikan pasal 18 tersebut, maka yang dimaksud dengan "lintas" adalah pelayaran melalui laut territorial dengan tujuan hanya untuk melintas tanpa memasuki perairan pedalaman atau singgah di tempat bongkar muat barang di laut ( *roadstead* ) atau pelabuhan yang berada di luar perairan pedalaman atau dalam rangka menuju perairan pedalaman atau singgah di *roadstead* atau pelabuhan. Dan sebaliknya ditegaskan bahwa lintas itu harus dilakukan dengan terus-menerus dan cepat. Jadi tidak

termasuk berhenti atau buang sauh, kecuali apabila berhenti atau buang sauh itu terjadi karena bencana atau *force majeure* atau untuk maksud pemberian pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat terbang yang berada dalam keadaan bahaya atau kesulitan.

Sebenarnya definisi tersebut di atas cukup luas, sehingga mencakup semua kapal yang sedang melintasi laut wilayah. Sebuah kapal pada suatu ketika mungkin melintasi laut wilayah tanpa sama sekali memasuki perairan pedalaman atau kapal itu sedang menuju lautan bebas melalui wilayah setelah meninggalkan perairan pedalaman, atau kapal itu sedang memasuki laut wilayah dengan tujuan guna memasuki perairan pedalaman.

Dalam keadaan tersebut, kapal itu melakukan pelintasan seperti dimaksud oleh pasal 18 KHL 1982, selama kapal itu berada dilaut wilayah dan selama kapal itu dalam keadaan bergerak.<sup>62</sup>

Dengan demikian, maka pengertian “lintas” atau “*passage*” itu untuk dapat dihubungkan dengan kata “*innocent*”, menurut pasal 18 KHL 1982 harus dilakukan dengan cepat dan terus-menerus, kecuali karena keadaan darurat atau karena kecelakaan atau demi untuk memberi pertolongan kepada orang, kapal atau pesawat udara yang mendapat kecelakaan di laut.<sup>63</sup>

Dengan demikian kapal asing yang melakukan pelayaran di laut teritorial yang tidak memenuhi persyaratan dalam pasal itu, tidak dapat

---

<sup>62</sup> Mustafa Djuang Harahap. *loc.cit.*, h.63

<sup>63</sup> Pasal 98 KHL 1982

dikatakan melakukan lintas dan karenanya tidak mempunyai Hak Lintas Damai seperti yang dimaksud oleh pasal 17 KHL 1982.

Sedangkan khusus kata "*innocent*" dari pasal 19 ayat 1 KHL 1982, adalah mengandung pengertian bahwa lintas adalah damai sepanjang tidak menimbulkan gangguan bagi perdamaian, ketertiban dan keamanan negara pantai. (*not prejudicial to the peace, good order and security of the coastal state*). Akan tetapi pasal 19 ayat 2 KHL 1982 memberikan perincian lebih lanjut tentang kegiatan-kegiatan yang menyebabkan lintas kapal-kapal itu tidak bersifat damai (*not innocent*). Dalam pasal 19 ayat 2 KHL 1982 disebutkan 12 macam kegiatan yang dikategorikan sebagai lintas itu tidak lagi disebutkan sebagai "lintas damai".

Hal ini berarti bahwa argumentasi yuridis dari Negara pantai untuk melakukan tindakan-tindakan yang dianggap perlu sebagaimana yang dirumuskan dalam pasal 25 ayat 1 KHL 1982 terhadap kapal-kapal asing yang melintas di perairannya melakukan penangguhan sementara, memberitahukan agar kapal-kapal asing itu meninggalkan laut teritorialnya atau mencegah agar lintas itu tidak bersifat damai, didasarkan atas semua aktifitas atau kegiatan sebagaimana ditentukan dalam pasal 19 ayat 2 KHL 1982 tersebut.

Pasal 19 ayat 2 KHL 1982 ini, jika ditafsirkan secara luas, sebenarnya sudah mencakup semua kegiatan atau tindakan yang dilarang untuk dilakukan oleh kapal asing yang melintas, dan kewenangan dalam hal ini memang sudah dimiliki oleh Negara pantai berdasarkan pasal 21 ayat 1 KHL 1982 dalam membuat peraturan perundang-undangan nasionalnya.

Pasal 19 ayat 2 ini lebih menegaskan hubungan antara kegiatan-kegiatan tersebut dengan negara pantai melalui suatu pedoman dalam bentuk daftar kegiatan yang dapat dipakai oleh negara pantai untuk menentukan tentang sifat damai dari suatu lintasan oleh kapal asing. Di samping itu, KHL 1982 juga menjamin Hak Lintas Damai bagi semua jenis kapal.<sup>64</sup>

Menurut pendapat penulis, walaupun pengertian sebagaimana termuat dalam pasal 19 ayat 2 KHL 1982 telah memiliki batas-batasnya, masih ada ketentuan yang dapat ditafsirkan secara luas, misalnya pasal 19 ayat 2 huruf (a) yang berhubungan dengan “tindakan-tindakan yang melanggar prinsip-prinsip hukum internasional”.

Rumusan asli pasal 19 ayat 2 huruf (a) KHL 1982 :

*“(a) any threat or use of force against the sovereignty, territorial integrity or political independence of the coastal State, or in any other manner inviolation of the principles of international law embodied in the Charter of the United Nations”.*

Ketentuan di atas mengandung makna yang hampir sama dengan yang tercantum dalam Piagam Perserikatan Bangsa- Bangsa (untuk selanjutnya disebut Piagam PBB ) :<sup>65</sup>

*“All members refrain in their international relation. From the threat or use of force against the territorial integrity, or political independence of any State, or in other manner inconsistent with the purpose of the United Nations”.*

<sup>64</sup> Etty R. Agoes, *op. cit.*, h. 118. Pengertian hak lintas damai sendiri sebenarnya adalah pemberian suatu hak kepada kapal-kapal asing untuk melintasi wilayah laut yang berada dalam yurisdiksi (kedaulatan) suatu negara dengan pembatasan-pembatasan tertentu.

<sup>65</sup> Pasal 2 ayat (4) Piagam PBB

Dari pengertian di atas jelas bahwa Perserikatan Bangsa-Bangsa meletakkan dasar prinsip pergaulan antar bangsa yang saling menghormati. Oleh karena itu setiap negara harus menjauhkan diri dari penggunaan kekerasan ( *use of force* ) terhadap integritas wilayah atau kebebasan politik suatu negara.

Namun dari dua rumusan *use of force* di atas, tidak semata-mata berhubungan dengan kekerasan senjata, namun mengandung arti sepanjang ada ancaman terhadap, “*territorial integrity*“ dan “*political independence*“ termasuk didalamnya yang berkaitan dengan ancaman terhadap kepentingan ekonomi nasional di dan atau lewat laut.

Oleh karena itu dalam KHL 1982 diatur tentang Hak-hak Perlindungan Negara Pantai, yaitu : Negara Pantai dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah lintasan yang tidak bersifat damai ( *not innocent* ) dan mengambil langkah-langkah untuk mencegah pelanggaran oleh kapal-kapal asing terhadap syarat-syarat diperkenalkannya kapal-kapal itu memasuki perairan pedalaman atau singgah dipelabuhan negara pantai di luar perairan pedalaman.<sup>66</sup>

Dalam hal ini istilah Hak Lintas Damai sendiri memang telah menunjukkan sifat hak itu dan pembatasannya. Menurut J.L. Brierly secara umum rezim hukum ini adalah pelaksanaan hak lintas itu, haruslah secara damai atau tidak membahayakan, artinya sebuah kapal yang mempergunakan hak itu harus menghormati peraturan negara pantai mengenai pelayaran, misalnya penggunaan pandu (bahari) dan lain sebagainya.<sup>67</sup> Karena itu negara pantai harus mempunyai wewenang untuk menjalankan yurisdiksinya atas kapal-kapal yang melintas.

---

<sup>66</sup> Pasal 25 ayat 1 dan 2 KHL 1982

<sup>67</sup> J.L. Brierly, *Hukum Bangsa-Bangsa ( Terjemahan, Suatu Pengantar Hukum Internasional*, 1996, Cet. I, Penerbit Bhratara, Jakarta, h. 153.

### 2.2.1.2. Ruang Lingkup.

Dalam konvensi Hukum Laut 1982, ketentuan-ketentuan tentang Hak Lintas Damai diatur dalam Bab II, Bagian 3 yang berjudul “ *Innocent Passage in the Territorial Sea* “, meliputi pasal-pasal 17 hingga pasal 32.

Dalam ketentuan yang berlaku umum untuk semua kapal, terlebih dahulu dikemukakan mengenai penegasan adanya hak bagi kapal asing untuk melakukan hak lintas damai di laut teritorial suatu negara, sebagaimana disebutkan dalam pasal 17 yang berbunyi sebagai berikut :

*“ Subject to this Convention ships of all States, whether coastal or land locked, enjoy the right of innocent passage through the territorial sea “.*

Pasal ini menegaskan adanya hak bagi kapal-kapal asing untuk melintasi laut wilayah dengan catatan harus memperhatikan ketentuan-ketentuan konvensi ini. Ini berarti tidak hanya terbatas untuk memperhatikan ketentuan dalam Bab II, Bagian 3 ini saja, tetapi juga berlaku ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Bab-bab lain sepanjang ada hubungannya dengan Hak Lintas Damai.

Dalam KHL 1982, terdapat pasal-pasal lain yang berhubungan dengan ketentuan hak lintas damai, yaitu :

- a. pasal 8 ayat 2 KHL 1982 yang mengatur adanya Hak Lintas Damai di perairan pedalaman yang terjadi karena penarikan garis pangkal lurus sesuai dengan pasal 7 :
- b. Pasal 45 KHL 1982 mengenai ketentuan berlakunya Hak Lintas Damai di bagian-bagian tertentu selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional :

c. pasal 52 ayat 1 KHI. 1982 mengenai ketentuan tentang berlakunya Hak Lintas Damai di perairan kepulauan dengan ketentuan Hak Lintas Damai yang sama dengan yang berlaku di laut teritorial. Namun dalam pelaksanaannya dibatasi oleh :

1). Pasal 53 KHL 1982 yang mengatur tentang Hak Lintas Damai melalui sea lanes ( *right of archipelagic sea lanes passage* ) yang sifatnya lebih bebas daripada Hak Lintas Damai.

Hal ini berarti berlakunya hak lintas damai itu di perairan kepulauan adalah diluar sea lanes.<sup>68</sup>

2). Pasal 50 KHL. 1982 yang mengatur tentang perairan pedalaman di negara kepulauan, dalam hal ini tidak berlaku lintas kapal asing: termasuk Hak Lintas Damai.

d. Pasal 211 ayat 4 KHL 1982 mengenai wewenang negara pantai untuk menetapkan peraturan perundang-undangan lainnya tentang pencegahan, pengurangan dan pengawasan pencemaran laut dari kapal asing melalui laut teritorialnya termasuk kapal yang sedang melakukan Hak Lintas Damai.

Sedangkan khusus mengenai pelaksanaan hak lintas kapal asing melalui selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional, KHL 1982 mengadakan perbedaan yang mendasar antara hak lintas transit (*transit passage*) dan hak lintas damai (*innocent passage*).

(a) Rezim hukum hak lintas transit diperuntukkan bagi pelayaran melalui selat yang digunakan untuk pelayaran internasional dan *menghubungkan satu*

<sup>68</sup> Atje Misbach Muchjiddin, *loc. cit.*, h.111

*bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif.*<sup>69</sup>

- (b) Sedangkan hak lintas damai (*innocent passage*) hanya dapat diterapkan pada selat-selat yang digunakan untuk pelayaran internasional yang menghubungkan satu bagian dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan bagian lain dari laut lepas atau zona ekonomi eksklusif dengan laut territorial dari suatu negara,<sup>70</sup> dan selat-selat lain yang tidak tercakup ke dalam ruang lingkup hak lintas transit (*transit passage*).<sup>71</sup>

Selanjutnya mengenai status hukum perairan selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional, diatur di dalam pasal 34 KHL 1982. Pasal 34 mengakui bahwa selat yang digunakan untuk pelayaran internasional berada dibawah kedaulatan penuh dari negara pantai.

Pada hak lintas damai baik melalui selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional maupun melalui perairan kepulauan, maka hak lintas penerbangan tidak diakui sedangkan kapal selam yang melintas harus berlayar di atas permukaan air.<sup>72</sup> Namun pada hak lintas transit, hak lintas penerbangan diakui,<sup>73</sup> dan tidak ada satupun ketentuan KHL 1982 baik secara eksplisit maupun implisit melarang pelayaran kapal perang asing dibawah permukaan air.

Konvensi Hukum Laut 1982 menyebutkan bahwa kedaulatan suatu negara kepulauan meliputi juga wilayah perairan yang ditutup oleh garis pangkal kepulauan

<sup>69</sup> Pasal 37 KHL 1982

<sup>70</sup> Pasal 45 ayat 1 (b) KHL 1982

<sup>71</sup> Pasal 38 ayat 1 KHL 1982

<sup>72</sup> Pasal 20 KHL 1982

<sup>73</sup> Pasal 38 ayat 1 KHL 1982

(*archipelagic baselines*) yang ditarik berdasarkan ketentuan pasal 47 dan disebut perairan kepulauan.<sup>74</sup> Dalam perairan kepulauan ini kapal-kapal asing selain mempunyai Hak Lintas Damai<sup>75</sup>, juga berhak untuk melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan (*archipelagic seallanes passage*).<sup>76</sup>

Dengan demikian jika dibandingkan dengan konsepsi lintas damai yang memberikan suatu hak kepada kapal-kapal asing (tidak termasuk pesawat udara) dengan batasan tertentu dalam bentuk larangan untuk melakukan kegiatan-kegiatan tertentu, maka hak lintas transit diartikan sebagai pelaksanaan dari kebebasan pelayaran dan penerbangan semata-mata untuk tujuan transit yang terus-menerus, langsung dan secepat mungkin.

Demikian pula jika dibandingkan hak lintas transit dengan hak lintas alur-alur laut kepulauan mempunyai persamaan tentang tidak adanya hak negara pantai untuk melakukan penundaan terhadap kapal asing yang melintas.

Disamping adanya persamaan, terdapat pula perbedaan mengenai hakekat hukumnya. Dalam hak lintas alur-alur laut kepulauan, lintas (*passage*) itu diartikan dengan "*right of navigation and overflight*"<sup>77</sup> sedang dalam lintas transit di selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional disebutkan sebagai "*freedom of navigation and overflight*".<sup>78</sup> tidak digunakannya kata "*freedom*" dalam rezim lintas alur-alur laut kepulauan itu berarti bahwa rezim hak lintas alur-alur laut kepulauan tidak sama dengan rezim pelayaran melalui laut lepas.

---

<sup>74</sup> Pasal 49 ayat 1 KHL 1982

<sup>75</sup> Pasal 52 ayat 1 KHL 1982

<sup>76</sup> Pasal 53 ayat 2 KHL 1982

<sup>77</sup> Pasal 53 ayat 3 KHL 1982

<sup>78</sup> Pasal 38 ayat 2 KHL 1982

Perbedaan lain adalah pelaksanaan hak lintas transit, kapal-kapal asing dibebani persyaratan “transit yang terus-menerus dan langsung”. Di lain pihak ketentuan tentang hak lintas alur-alur laut kepulauan ini meletakkan beban persyaratan baik kepada kapal-kapal yang melakukan lintasan *maupun* kepada negara pantai itu sendiri yaitu dibebani kewajiban untuk menjamin bahwa lintasan tersebut “tidak terhalang” (*unobstructed*).

Jadi dari perubahan tentang ruang lingkup pelaksanaan hak lintas damai bagi kapal asing sebagaimana tersebut di atas, maka ciri-ciri utama dari hak lintas ini adalah :

- a. Lintasan oleh kapal asing dianggap sebagai lintas damai selama tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang dicantumkan dalam pasal 19 ayat 2 KHL 1982.
- b. Negara pantai mempunyai hak untuk mencegah lintasan yang tidak damai sebagai pelaksanaan atas Hak Perlindungan Negara Pantai (*rights of protection of the coastal state*) seperti diatur dalam pasal 25 ayat 1 KHL 1982.
- c. Tidak ada penangguhan terhadap pelaksanaan hak lintas damai pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional ( pasal 45 ayat 2 KHL 1982 ).
- d. Di laut territorial , kapal selam harus berlayar dipermukaan air ( Pasal 20 KHL 1982 ).

Mengenai pembahasan tentang wewenang pemerintah dalam kaitannya dengan hak dan kewajiban sebagai negara pantai terhadap hak lintas damai ini disatu sisi maupun hak dan kewajiban kapal asing di sisi lain akan dijelaskan dalam sub bab berikut.

### **2.2.2. Hak dan Kewajiban Negara Pantai.**

Konvensi Hukum Laut 1982 keberadaannya dianggap sangat penting karena bukan saja telah melahirkan ketentuan-ketentuan hukum internasional baru tentang

penggunaan dan pemanfaatan laut pada umumnya, namun juga telah mencerminkan hasil usaha masyarakat internasional untuk mengkodifikasikan ketentuan-ketentuan hukum internasional yang telah ada, misalnya tentang pengaturan hak lintas kapal asing.

Sebelum berlakunya KHL. 1982 Hukum Internasional hanya mengenal hak lintas damai bagi kapal-kapal asing yang hendak melintasi laut teritorial dari suatu negara. Diluar wilayah perairan ini, setiap kapal dapat menikmati kebebasan pelayaran. KHL 1982 telah membuat pengaturan yang baru tentang hal tersebut dan menyediakan empat jenis hak lintas kapal asing melalui wilayah perairan yang berbeda-beda, yaitu :<sup>79</sup>

- a. Hak lintas damai, yang dapat dinikmati baik pada laut teritorial, selat yang digunakan untuk pelayaran internasional maupun perairan kepulauan:
- b. Hak lintas transit, yang hanya diakui pada selat yang digunakan untuk pelayaran internasional:
- c. Hak lintas alur-alur laut kepulauan, yang hanya dapat dinikmati pada alur-alur laut yang ditetapkan oleh negara kepulauan pada perairan kepulauannya:
- d. Hak lintas khusus bagi negara-negara tetangga yang wilayahnya menjadi terpisah karena adanya penarikan garis pangkal lurus kepulauan.<sup>80</sup>

Namun demikian baik dalam ketentuan yang berlaku umum untuk semua kapal atau ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk jenis-jenis kapal tertentu selalu terdapat ketentuan yang memberikan hak atau wewenang tertentu baik kepada Negara Pantai maupun kepada kapal-kapal yang melakukan hak lintas damai, demikian juga dengan

<sup>79</sup> Etty R. Agoes, *loc. cit.*, h.174

<sup>80</sup> Pasal 47 ayat 6 KHL 1982 jo. Pasal 22 UU No.6 tahun 1996. Pasal 22 UUNo. 6 Thn 1996 mengatur tentang Hak Akses dan Komunikasi melalui suatu perjanjian bilateral antara Indonesia dan Malaysia. Dalam penjelasan pasal 22 menyatakan : Hak akses dan komunikasi yang dimaksudkan adalah Hak Akses Dan Komunikasi sebagaimana telah diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 1983 tentang Pengesahan atas *Treaty between Malaysia and Indonesia relating to the Legal Regime of the Archipelagic State and Rights of Malaysia in the Teritorial Sea, Archipelagic Waters and the Territory of Indonesia Dying between East and West Malaysia* ( LNRI Tahun 1983 Nomor 7 TLNRI Nomor 3248 )

kewajiban yang dibebankan kepada kedua belah pihak, baik yang secara tegas termuat dalam satu pasal tersendiri maupun yang tersimpul dalam beberapa pasal yang terpisah-pisah yang memuat ketentuan-ketentuan yang mengatur masalah ketentuan dari hak lintas damai itu.

Adapun hak dan wewenang Negara Pantai diatur dalam pasal 21 ayat 1 KHL 1982, yaitu :

- 1) Wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan mengenai :
  - (a) keselamatan navigasi dan pengaturan lalu lintas maritim;
  - (b) perlindungan alat-alat pembantu dan fasilitas navigasi serta fasilitas atau instalasi lainnya;
  - (c) perlindungan kabel dan pipa laut;
  - (d) konservasi kekayaan hayati laut;
  - (e) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan perikanan Negara Pantai;
  - (f) pelestarian lingkungan negara pantai dan pencegahan pengurangan dan pengendalian pencemarannya;
  - (g) penelitian ilmiah kelautan dan survey hidrografi;
  - (h) pencegahan pelanggaran peraturan perundang-undangan bea cukai, fiskal, imigrasi atau saniter Negara Pantai.

Namun wewenang yang diberikan kepada negara pantai tersebut dibatasi dalam beberapa hal, yaitu :

- (1) Peraturan perundang-undangan tersebut tidak boleh mengatur tentang desain, konstruksi, pengawakan atau peralatan kapal-kapal asing kecuali kalau hal tersebut dilakukan sebagai pelaksanaan dari suatu peraturan atau standar

internasional yang diterima secara umum. Ketentuan ini ditujukan untuk mencegah agar negara pantai tidak menerapkan suatu standar bagi bentuk atau jenis kapal dan tidak memaksakan suatu persyaratan bagi pengawakannya.

(2) Kewajiban-kewajiban yang terdapat dalam pasal 24 KHL 1982.

Dari pasal 21 ayat 1 KHL 1982 diatas dapat diketahui bahwa bidang-bidang yang dapat dibuat undang-undangnya meliputi *delapan bidang*, dan ini secara yuridis terkait erat dengan kegiatan-kegiatan yang disebutkan dalam pasal 19 ayat 2 tentang lintas kapal asing yang bersifat tidak damai.

2) Wewenang yang berhubungan dengan penentuan “ alur-alur laut” dan skema pemisah lalu lintas “yang harus dilalui oleh kapal-kapal asing yang melakukan hak lintas damai serta wewenang untuk *mengharuskan kapal tanker dan kapal yang bertenaga nuklir dan zat-zat berbahaya lainnya* “ untuk menggunakan alur-alur tersebut dalam lintasannya.<sup>81</sup> Demikian pula dalam menentukan alur-alur laut dan skema pemisah ini, karena memperhatikan :<sup>82</sup>

- (a) Rekomendasi organisasi internasional yang kompeten ;
- (b) Setiap alur yang biasanya digunakan untuk navigasi internasional;
- (c) Sifat-sifat khusus kapal dan alur tertentu; dan
- (d) Kepadatan lalu lintas.

3) Wewenang yang berhubungan dengan Hak-hak Perlindungan Negara Pantai. Dalam KHL 1982, hal ini tercantum pada pasal 25, yang meliputi :

(a) Hak Negara Pantai mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk mencegah lintasan yang tidak bersifat damai;

<sup>81</sup> Pasal 22 ayat 1 dan 2 KHL 1982 jo. Pasal 14 UU No.6 Tahun 1996 dan Pasal 11 PP No. 36 Tahun 2002

<sup>82</sup> Pasal 22 ayat 3 KHL 1982

- (b) Hak Negara Pantai mengambil langkah-langkah untuk mencegah pelanggaran oleh kapal-kapal asing terhadap syarat diperkenalkannya kapal-kapal itu memasuki perairan pedalaman atau singgah di pelabuhan negara pantai di luar perairan pedalaman;
- (c) Hak Negara Pantai untuk melakukan "penundaan sementara" lintas damai kapal-kapal asing di tempat-tempat tertentu di laut teritorialnya, apabila penundaan itu diperlukan untuk melindungi keamanannya termasuk latihan bersenjata. Penundaan itu diterapkan tanpa diskriminasi dan hanya akan berlaku setelah diumumkan secara wajar.
- 4) Wewenang Negara Pantai yang berhubungan dengan Hak Lintas Damai bagi kapal perang, yaitu wewenang untuk meminta kapal perang untuk meninggalkan laut teritorial karena tidak mentaati peraturan perundang-undangan Negara Pantai.<sup>83</sup>
- Disamping itu Negara Pantai mempunyai wewenang untuk meminta pertanggung jawaban internasional kepada negara bendera kapal yang berhubungan dengan kerusakan dan kerugian yang ditimbulkan oleh kapal perang atau kapal Pemerintah yang beroperasi untuk tujuan-tujuan komersial yang tidak mengindahkan ketentuan hukum yang berlaku mengenai lintasan di laut teritorial atau ketentuan-ketentuan hukum internasional lainnya.<sup>84</sup>

Selain adanya hak dan wewenang Negara Pantai yang berhubungan dengan hak lintas damai maka KHL 1982 juga meletakkan kewajiban kepada Negara Pantai.

---

<sup>83</sup> Pasal 30 KHL 1982

<sup>84</sup> Pasal 31 KHL 1982

Pengaturan dan kewajiban-kewajiban itu ada yang secara tegas disebut dalam pasal tersendiri, adapula yang merupakan bagian dari suatu ketentuan yang termuat dalam pasal-pasal tertentu.

Secara khusus dalam rangka pelaksanaan konvensi ini, maka kewajiban Negara Pantai adalah :<sup>85</sup>

- 1). Negara pantai berkewajiban untuk tidak menghalang-halangi lintas damai kapal-kapal asing melalui laut territorial kecuali sesuai dengan konvensi ini. Sedang dalam peraturan yang akan dibuat maka Negara Pantai berkewajiban untuk tidak :
  - (a) menerapkan persyaratan pada kapal-kapal yang mempunyai akibat praktis penolakan atau peniadaan hak lintas damai;
  - (b) melakukan diskriminasi terhadap kapal dari sesuatu negara dalam bentuk dan keadaan apapun atau terhadap kapal yang membawa muatan ke dan dari atau atas nama sesuatu negara.
- 2). Negara Pantai berkewajiban untuk mengumumkan secara wajar adanya bahaya bagi pelayaran yang diketahuinya berada di laut territorialnya.

Adapun kewajiban-kewajiban yang tidak secara tegas diatur dalam pasal tersendiri, melainkan berupa persyaratan dari wewenang yang dimilikinya adalah :

- (1) Kewajiban Negara Pantai untuk mengumumkan secara wajar undang-undang dan peraturan yang dikeluarkannya.<sup>86</sup>
- (2) Kewajiban untuk menunjukkan dengan jelas adanya *sealanes* dan skema pemisah lalu lintas dalam peta yang diumumkan dengan wajar.<sup>87</sup>

---

<sup>85</sup> Pasal 24 KHL 1982

<sup>86</sup> Pasal 21 ayat 3 KHL 1982

<sup>87</sup> Pasal 22 ayat 4 KHL 1982

- (3) Kewajiban untuk tidak melaksanakan yurisdiksi kriminal terhadap kapal yang melintasi laut teritorialnya, kecuali dalam hal-hal tertentu yang disebutkan dalam KHL 1982.<sup>88</sup>
- (4) Kewajiban untuk tidak menghentikan kapal yang sedang melewati laut teritorialnya guna melaksanakan yurisdiksi sipil yang berhubungan dengan orang yang berada diatas kapal, kecuali apabila kapal itu berada (bersandar) di laut teritorial atau melewati laut teritorial setelah kapal itu keluar dari perairan pedalaman.<sup>89</sup>

### 2.2.3. Hak dan Kewajiban Kapal Asing

Pengaturan mengenai hak Kapal Asing dalam melaksanakan Hak Lintas Damai, KHL 1982 telah merumuskannya dalam pasal 17.

Pasal 17 KHL 1982 :

*“ Dengan tunduk pada ketentuan konvensi ini, kapal semua Negara, baik Negara berpantai, menikmati hak lintas damai melalui laut teritorial ”*

Dengan rumusan diatas, maka meletakkan pembebanan terhadap kedaulatan Negara Pantai atas laut teritorialnya, perairan pedalaman (pasal 8 ayat 2 KHL 1982), selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional (pasal 52 KHL 1982) oleh adanya hak lintas damai bagi semua kapal dari berbagai negara.

Sedangkan kewajiban kapal asing pada hak lintas damai sudah tercakup dalam pengertian lintas damai yang diberikan oleh pasal 19 ayat 1 KHL 1982, yang kemudian secara terinci dijabarkan dalam bentuk kegiatan-kegiatan yang menyebabkan hak lintas damai kapal asing itu tidak bersifat damai (*not innocent*) atau kegiatan-kegiatan yang dianggap *“prejudicial to the peace, good order and or the security of the Coastal State”*

---

<sup>88</sup> Pasal 27 ayat 1 KHL 1982

<sup>89</sup> Pasal 28 ayat 1 dan 3 KHL 1982

Disamping itu kapal asing yang melintas juga diwajibkan untuk mematuhi semua peraturan perundang-undangan negara pantai yang ditetapkan untuk pelaksanaan hak lintas damai tersebut.<sup>90</sup>

Ketentuan-ketentuan yang dimaksud berkaitan erat dengan wewenang negara pantai itu sendiri, yaitu, tidak saja menyangkut segala aspek yang berhubungan dengan kegiatan pelayaran dan kapal-kapalnya namun juga yang berhubungan dengan kegiatan pencemaran, pemanfaatan sumber daya laut dan perlindungannya.<sup>91</sup>

Selanjutnya ada kewajiban khusus untuk jenis-jenis kapal tertentu, yaitu, kapal asing bertenaga nuklir dan kapal yang mengangkut nuklir atau bahan lain yang karena sifatnya berbahaya atau beracun, apabila melaksanakan hak lintas damai melalui laut territorial, harus membawa dokumen dan mematuhi tindakan pencegahan khusus yang ditetapkan oleh perjanjian internasional.<sup>92</sup>

Demikian pula ada kewajiban bagi kapal selam dan kendaraan bawah air lainnya dalam melaksanakan hak lintas damai di laut territorial, *diharuskan melakukan navigasi diatas permukaan air dan menunjukkan bendera.*<sup>93</sup>

Dalam KHL 1982 pada Sub Bagian B dari Bagian 3 Bab II telah mengatur tentang ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan pelaksanaan yurisdiksi kriminal dan yurisdiksi perdata terhadap kapal asing yang melalui laut territorial. Pasal 27 mengatur tentang yurisdiksi kriminal dan pasal 28 yang mengatur mengenai yurisdiksi perdata.

---

<sup>90</sup> Pasal 21 ayat 4 KHL 1982 jo; pasal 12 ayat 2 PP No.36 Tahun 2002

<sup>91</sup> Pasal 21 ayat 1 KHL 1982

<sup>92</sup> Pasal 23 KHL 1982

<sup>93</sup> Pasal 20 KHL 1982 jo. Pasal 15 UU No.6 Tahun 1996

Dalam sistematika pengaturan KHL 1982, pasal 27 bertitel "*Criminal jurisdiction on board a foreign ship*" sedangkan pasal 28 bertitel "*Civil jurisdiction in relation to foreign ships*". Sedangkan dari rumusan kedua pasal tersebut, negara pantai tidak saja mempunyai hak namun juga kewajiban sekaligus yaitu dalam melaksanakan yurisdiksi atas dasar kewenangan yang diberikan dari konvensi itu sendiri. Dengan demikian pelaksanaan yurisdiksi yang dimilikinya ditujukan dalam rangka penegakan hukum di laut baik menurut ketentuan-ketentuan Hukum Internasional maupun terhadap perundang-undangan Nasionalnya.

Oleh karena itu pembahasan tentang yurisdiksi kriminal dan yurisdiksi perdata dalam bagian ini akan diuraikan secara umum saja, karena akan dijabarkan lebih luas dalam bab III, khususnya tentang yurisdiksi nasional Indonesia di lintas damai sebagai upaya penegakan hukum di laut dalam rangka penyelenggaraan Pertahanan Laut Nusantara sebagaimana pokok masalah yang kedua pada Bab Pendahuluan.

Sebagaimana yang tercantum dalam pasal 27 KHL 1982 tentang yurisdiksi kriminal, pada prinsipnya Negara Pantai tidak diperkenankan memberlakukan yurisdiksi kriminalnya di atas kapal yang melewati laut teritorialnya untuk menahan atau memeriksa seseorang dalam hubungan dengan kejahatan yang dilakukan di atas kapal pada waktu melakukan lintas damai. Namun prinsip ini terdapat beberapa pengacualian yaitu :

- (a) apabila akibat kejahatan itu meluas ke Negara Pantai;
- (b) apabila kejahatan itu dapat menimbulkan gangguan terhadap kedamaian Negara Pantai atau ketertiban laut wilayah;
- (c) apabila telah diminta bantuan penguasa setempat oleh nakhoda kapal atau oleh wakil diplomatik atau pejabat konsuler Negara bendera atau;

(d) apabila tindakan demikian diperlukan untuk menumpas perdagangan gelap narkotika atau bahan psychotropis.

Demikian pula Negara Pantai tidak dibenarkan untuk mengambil langkah apapun di atas kapal asing yang melintasi laut teritorial untuk melakukan penangkapan seseorang atau melakukan penyidikan apapun yang bertalian dengan kejahatan apapun yang dilakukan sebelum kapal itu memasuki laut teritorial, apabila kapal tersebut dalam perjalanannya dari suatu pelabuhan asing, hanya melintasi laut teritorial tanpa memasuki perairan pedalaman, kecuali dalam hal sebagaimana ditentukan dalam Bab XII atau yang berkaitan dengan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang ditetapkan dalam Bab V.

Mengenai yurisdiksi perdata, dalam pasal 28 menentukan bahwa Negara Pantai dilarang menghentikan dan menahan kapal yang melintasi laut teritorialnya untuk tujuan melaksanakan yurisdiksi perdata berkaitan dengan seseorang yang berada di atas kapal itu termasuk tidak dapat melaksanakan eksekusi terhadap atau menahan kapal untuk keperluan proses perdata apapun, kecuali hanya apabila berkaitan dengan kewajiban atau tanggung jawab ganti rugi yang menjadi beban kapal itu sendiri dalam melakukan atau untuk maksud perjalanannya melalui perairan Negara Pantai.

Namun hal ini tidak mengurangi hak Negara Pantai untuk melaksanakan eksekusi atau penangkapan sesuai dengan undang-undangnya dalam rangka keperluan proses perdata terhadap suatu kapal asing yang berada di laut teritorial atau melintasi laut teritorial setelah meninggalkan perairan pedalaman.

Kemudian mengenai pengaturan atas kapal perang dalam KHL 1982 juga memberi batasan-batasan, yaitu dalam hal hak dan kewajibannya. Kapal perang dan

kapal-kapal pemerintah yang beroperasi untuk tujuan-tujuan non komersil diatur dalam Sub Bagian C dari Bab II, Bagian 3, yaitu pasal 29 sampai dengan pasal 32.

Pasal 29 KHL :

*“Untuk maksud konvensi ini” kapal perang” berarti suatu kapal yang dimiliki oleh angkatan bersenjata suatu Negara yang memakai tanda luar yang menunjukkan ciri khusus kebangsaan kapal tersebut, dibawah komando seorang perwira yang diangkat untuk itu oleh pemerintah Negaranya dan yang namanya terdapat didalam daftar dinas militer yang tepat atau daftar serupa, dan yang diawaki oleh awak kapal yang tunduk pada disiplin angkatan bersenjata reguler”.*

Dari rumusan di atas tampak bahwa pengertian “kapal perang” tidak diartikan semata-mata sebagai bagian dari angkatan laut saja. Hal ini dimaksudkan agar ketentuan ini dapat mencakup kapal-kapal perang yang bukan merupakan bagian dari angkatan laut, karena ada di beberapa negara kedudukan angkatan laut, angkatan darat, dan angkatan udara merupakan bagian dari angkatan bersenjata.<sup>94</sup>

Melihat sistematika pengaturan dalam KHL 1982, dilihat dari fungsinya kapal perang termasuk kedalam jenis kapal pemerintah yang dioperasikan bukan untuk kepentingan komersil. Hal ini dimengerti karena kapal perang merupakan alat pemerintah yang mempunyai sifat baik politis maupun militer.<sup>95</sup>

Sedangkan pasal 30 KHL 1982 mengatur tentang hal tidak ditaatinya peraturan perundang-undangan Negara Pantai, dalam hal demikian Negara Pantai dapat menuntut kapal perang itu segera meninggalkan laut teritorialnya.

<sup>94</sup> Pasal 10 ayat (2) UU No. 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara menyatakan bahwa Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara merupakan bagian integral dari Tentara Nasional Indonesia (TNI). Istilah TNI yang digunakan dalam Undang-Undang ini adalah sebagai pengganti istilah Angkatan Bersenjata Republik Indonesia (ABRI) dalam UU. No.20 Tahun 1982. Kendati demikian menurut peraturan perundang-undangan, secara institusionil Kapal Perang Republik Indonesia (KRI) sampai saat ini masih dalam pembinaan TNI Angkatan Laut sebagai penegak kedaulatan dan hukum di laut bersama-sama dengan instansi terkait. (pasal 24 ayat (3) UU. No. 6 Tahun 1996 dan Penjelasan)

<sup>95</sup> Etty R. Agoes, *loc cit.*, h. 30

Namun demikian Negara Bendera harus bertanggung jawab untuk setiap kerugian atau kerusakan yang diderita Negara Pantai sebagai akibat tidak ditaatinya peraturan perundang-undangnya.

Ketentuan lainnya yang berlaku untuk kapal perang dan kapal-kapal Pemerintah yang beroperasi untuk tujuan-tujuan non komersil diatur dalam pasal 32 mengenai *imunitas* (kekebalan).

Pasal 32 KHL 1982 :

*“ Dengan pengecualian sebagaimana tercantum dalam sub bagian A dan dalam pasal 30 dan 31, tidak satupun ketentuan dalam konvensi ini mengurangi kekebalan kapal perang dan kapal pemerintah lainnya yang dioperasikan untuk tujuan non komersial”.*

Dari rumusan di atas, maka imunitas kapal perang dan kapal pemerintah non komersial tidak menyebabkan hapusnya kewajiban kapal-kapal itu untuk mentaati peraturan perundang-undangan Negara Pantai yang berhubungan dengan lintas damai, bahkan tetap diharuskan untuk tidak melakukan perbuatan yang tidak bersifat *innocent*.

### 2.3. Wewenang Pemerintah

Konvensi Hukum Laut 1982 sebagaimana dijelaskan tersebut di atas, dapat dikatakan telah berhasil menetapkan suatu pengaturan yang lebih jelas tentang pelaksanaan hak lintas damai, dan negara pantai tidak dibenarkan untuk mengurangi atau menghalangi pelaksanaan hak tersebut sepanjang tidak merugikan kedamaian, ketertiban dan keamanan yang dapat mengancam integritas dan kedaulatan negara Pantai.

Oleh karena itu konvensi telah memberikan kewenangan yang lebih luas kepada negara / peserta Konvensi dalam pelaksanaannya, yang nantinya ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan nasional.

Pemberian kewenangan ini didalam Hukum Internasional berkaitan erat dengan diakuinya asas persamaan kedaulatan dalam arti persamaan kedudukan dan derajat sebagai sesama masyarakat bangsa-bangsa.<sup>96</sup> Prinsip kedaulatan ini diwujudkan dalam kewenangan yuridis setiap negara untuk mempertahankan semua hak dan kewajibannya menurut Hukum Internasional sekalipun terdapat perbedaan-perbedaan dalam bidang politik, militer, budaya, sosial ekonomi atau bidang-bidang lainnya antara satu negara dengan negara lainnya. Dan kewenangan ini merupakan sesuatu yang tidak dapat dicabut karena merupakan suatu ciri yang harus tetap melekat dan dimiliki negara.<sup>97</sup> namun dalam pelaksanaannya tunduk pada pembatasan-pembatasan yang ada.<sup>98</sup>

Dalam hal ini **Hakim Huber** menyatakan :<sup>99</sup>

*“ Sovereignty in relation to a portion of the surface of the globe is the legal condition necessary for the inclusion of such portion in the territory of any particular State ”*

Pernyataan diatas menunjukkan aspek positif wilayah negara dalam bentuk adanya kedaulatan atau kewenangan eksklusif dari negara di wilayahnya, termasuk wilayah lautnya.

Oleh karena itu mengenai wewenang pemerintah dalam masalah hak lintas kapal asing, khususnya tentang hak lintas damai, secara teoritis yuridis mengandung dua wewenang pokok yang menjadi bagian dalam setiap pembahasannya, yaitu wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan (*jurisdiction to prescribe* atau

<sup>96</sup> Pasal 2 ayat (1) Piagam PBB

<sup>97</sup> Yudha Bhakti Ardhiwisastra, *loc.cit.h.* 44.

<sup>98</sup> T. May Rudy, , *loc.cit.h.* 21.

<sup>99</sup> Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, 2003, Cet I Edisi II. Penerbit PT. Alumni, Bandung, h. 163.

*jurisdiction of legislation*) dan wewenang untuk menegakkan aturan hukum (*jurisdiction to enforce the law*)<sup>100</sup>

Menurut **Martin Dixon**, wewenang membuat peraturan perundang-undangan (legislasi) dimaksudkan sebagai kekuasaan negara untuk mengatur permasalahan yang menjadi tanggungjawabnya melalui pembentukan hukum dalam pemerintahan sebagai petunjuk dan pedoman dari yurisdiksinya. Sedangkan wewenang untuk menegakkan aturan hukum berkaitan dengan pelaksanaan agar aturan hukum baik aturan Hukum Internasional maupun Hukum Nasional dapat ditaati oleh semua individu, warga negara bahkan negara-negara lain dalam rangka memenuhi kepentingannya namun tidak sampai mengganggu kepentingan pihak lain.<sup>101</sup>

### 2.3.1. Wewenang membuat peraturan perundang-undangan.

Wewenang pemerintah dalam hal ini adalah sebagaimana yang dijabarkan di dalam pasal 21 ayat 1 KHL 1982 yang meliputi delapan bidang. Wewenang legislasi ini oleh pemerintah sebenarnya sudah ditindaklanjuti dengan beberapa peraturan perundangan yang berlaku.

Beberapa undang-undang yang dianggap sebagai tindaklanjut dari ketentuan-ketentuan KHL 1982 diantaranya adalah : Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian,

<sup>100</sup> Martin Dixon, *loc.cit.h.* 115.

<sup>101</sup> *Ibid*

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan, Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 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, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Dan / Atau Perusakan Laut, Keputusan Presiden RI. Nomor 33 tahun 2002 tentang Pengendalian Dan Pengawasan Pengusahaan Pasir Laut, Keputusan Presiden RI. Nomor 161 Tahun 1999 tentang Dewan Maritim Indonesia.(Kepres ini menggantikan Keputusan Presiden RI. Nomor 77 Tahun 1996 tentang Dewan Kedaulatan Nasional).

Pengundangan beberapa ketentuan ini merupakan konsekuensi yuridis karena Indonesia telah meratifikasi KHL 1982 melalui Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985.

Salah satu langkah implementasi yang dilakukan oleh Indonesia adalah dengan Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Undang-Undang ini menetapkan bahwa kedaulatan Indonesia meliputi laut territorial, termasuk ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya, serta seluruh sumber daya alam yang terkandung didalamnya.<sup>102</sup>

Sedangkan mengenai pemanfaatan, pengelolaan, perlindungan dan pelestarian lingkungan perairan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan Indonesia dan hukum Internasional.<sup>103</sup>

---

<sup>102</sup> Pasal 4 UU. No. 6 tahun 1996.

<sup>103</sup> Pasal 23 ayat 1 UU. No.6 tahun 1996.

### 2.3.2. Wewenang untuk menegakkan aturan hukum.

Dasar berlakunya wewenang untuk menegakkan aturan hukum ini bersumber pada kedaulatan negara dan ketentuan-ketentuan Hukum Internasional.<sup>104</sup>

#### a. Kedaulatan Negara

Kedaulatan negara yang melandasi segala aktivitas negara baik terhadap orang, benda, wilayah negara dan lain-lainnya demi eksistensi dan kelangsungan hidup dan kehidupan bangsa dan negara.

Hal ini karena konsep kedaulatan (*sovereignty*) merupakan salah satu konsep dasar dalam Hukum Internasional dan termasuk bagian yang fundamental dari prinsip persamaan bangsa-bangsa dari integritas teritorial dan kemerdekaan politiknya.<sup>105</sup> Kedaulatan juga merupakan hak dasar (*fundamental rights*) dari pada negara yang perwujudannya berupa hak-hak dan kewenangan-kewenangan tertentu yang dituangkan dalam Undang-Undang Dasar, Tap MPR, Undang-undang dan peraturan perundang-undangan lainnya.<sup>106</sup>

#### b. Ketentuan-ketentuan Hukum Internasional

Selain hak-hak dan wewenang yang bersumber kepada kedaulatan negara, berdasarkan ketentuan Hukum Internasional yang berupa *convention law / treaty* maupun kebiasaan-kebiasaan internasional dan / atau prinsip-prinsip hukum umum, negara sebagai subyek hukum internasional adalah pendukung hak dan kewajiban

---

<sup>104</sup> Syahmin, AK, *loc cit.*, h. 82 – 83

<sup>105</sup> Martin Dixon and Robert Mc. Corquodale, *Cases and Materials on Internasional law*, 1995, 2<sup>nd</sup> Edition, Blackstone Press Limited, London.

<sup>106</sup> Syahmin, AK, *op cit.*

yang berupa hak berdaulat dan yurisdiksi tertentu yang diberikan kepada negara pantai pada zona-zona atau wilayah perairan tertentu di laut.

Dasar hukum dari kewenangan negara untuk menegakkan aturan hukum dalam hal ini diantaranya tercantum dalam KHL 1982 yang memberi hak dan wewenang negara pantai untuk mengambil langkah yang diperlukan diantaranya mencegah pelanggaran terhadap peraturan atau kegiatan di laut territorial dengan tujuan untuk mencegah lintas yang tidak damai.<sup>107</sup>

Tentunya hal ini tidak terlepas dari tujuan penegakan hukum itu sendiri yaitu melakukan pengamanan dan pengawasan terhadap kapal asing yang melintas agar tidak membahayakan kedamaian, ketertiban atau keamanan Negara pantai untuk tidak melakukan kegiatan-kegiatan yang dilarang sebagaimana yang tercantum dalam pasal 19 ayat 2 KHL 1982.

Di dalam pelaksanaannya, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 dalam menindaklanjuti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* disebutkan dalam Bab V, pasal 24 mengenai Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Perairan Indonesia.

Pasal 24 UU No. 6 Tahun 1996 :

- (1) *Penegakan kedaulatan dan hukum di perairan Indonesia, ruang udara di atasnya, dasar laut dan tanah dibawahnya termasuk kekayaan alam yang terkandung didalamnya serta sanksi atas pelanggaranannya, dilaksanakan sesuai dengan Konvensi hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*
- (2) *Yurisdiksi dalam penegakan kedaulatan dan hukum terhadap kapal asing yang sedang melintasi laut territorial dan perairan kepulauan Indonesia dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Konvensi, hukum internasional lainnya, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*

---

<sup>107</sup> Pasal 25 ayat 1 dan 2 KHL 1982

1982 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1988,<sup>108</sup> sedangkan di dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 tidak terdapat satu pasal pun yang mengatur tersendiri tentang tugas TNI AL, yang diatur hanyalah tugas TNI.

Oleh karena itu dalam sub Bab ini akan dianalisis tentang kedudukan TNI AL berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 dan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 khususnya tentang kedudukan dan tugas TNI AL sebagai penegak kedaulatan di laut di satu sisi dan kedudukan TNI AL sebagai salah satu institusi yang mempunyai wewenang dalam penegakan hukum di laut bersama-sama dengan lembaga instansi terkait berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di sisi lain.

## **2.4. Kedudukan dan Tugas TNI AL**

### **2.4.1. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982.**

Undang-undang yang menentukan dengan tegas tentang tugas TNI AL dalam kaitannya dengan penegakan kedaulatan dan hukum di laut,<sup>109</sup> yaitu, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara ( Hankamneg ) Republik Indonesia. Dari pasal 30 ayat (2) seperti telah disebutkan di atas, maka tugas TNI AL adalah:

- a. penegak kedaulatan negara (Gaklat) di laut ;
- b. mempertahankan keutuhan seluruh perairan dalam yurisdiksi nasional serta melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut;
- c. mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan keamanan negara di bidang maritim ( Binpotnas – Kuatmar );

---

<sup>108</sup> Pasal 28 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002

<sup>109</sup> Lihat Penjelasan pasal 24 ayat (3) Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996

Sedangkan dalam Penjelasan pasal 30 ayat (2) Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 disebutkan bahwa yang dimaksud dengan *tugas penegakan kedaulatan di laut mencakup juga pengertian penegakan hukum di laut ( Gakkum dilaut ) sesuai dengan kewenangan yang diatur dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*

Dari rumusan penjelasan pasal 30 ayat (2) di atas dikaitkan dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 pasal 24 dan Penjelasan, maka sebenarnya pengaturan tentang *wewenang penegakan hukum oleh TNI AL tidak hanya merujuk kepada Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 saja*, tetapi telah diatur oleh undang-undang sektoral yang tersebar sebagai pedoman dalam mekanisme pelaksanaan penegakan hukum di laut itu sendiri.

Undang-undang yang dimaksud yang mengatur tentang wewenang TNI AL ini, diantaranya adalah Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana ( KUHAP ), Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1982 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 3209 jo. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan KUHAP ( LNRI Tahun 1983 Nomor 36, TLN RI Nomor 3258 ), yang tercantum dalam pasal 17.

Pasal 17 P.P Nomor 27 Tahun 1983:

*“ Wewenang penyidikan dalam tindak pidana tertentu yang diatur secara khusus oleh Undang-undang tertentu dilakukan oleh Penyidik Jaksa dan Pejabat Penyidik yang berwenang lainnya yang ditunjuk berdasarkan peraturan perundang-undangan. Bagi penyidik dalam Perairan Indonesia, Zona Tambahan, Landas Kontinen, dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia penyidikan dilakukan oleh TNI AL dan pejabat penyidik lainnya yang ditentukan oleh undang-undang yang mengaturnya.*

Pasal 17 PP Nomor 27 Tahun 1983 ini merupakan penegasan terhadap pasal 103 Kitab Undang-undang Hukum Pidana ( KUHP ) yang mengakui adanya tindak pidana tertentu di luar KUHP.

Namun tidak semua tindak pidana penyidikannya menjadi wewenang TNI AL, hanya beberapa tindak pidana tertentu saja baik yang ada di dalam KUHP maupun tindak pidana yang terdapat di luar KUHP. Tindak pidana yang dapat disidik oleh aparat penyidik TNI AL seperti yang telah diatur secara limitatif pada pasal 14 *Territorial Zee en Maritime Kringen Ordonnantie* ( Staatsblad Tahun 1939 Nomor 442 selanjutnya disingkat "TZMKO" ), sedangkan tindak pidana tertentu lainnya yang diatur diluar KUHP diantaranya adalah tercantum dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-undang Nomor 9 tahun 1985 tentang Perikanan, Undang-undang Nomor 9 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dan Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Mengenai tugas TNI AL dalam mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan keamanan negara di bidang maritim sebenarnya terkait dengan pengertian bahwa pertahanan keamanan negara Republik Indonesia merupakan bagian tidak terpisahkan dari ketahanan nasional yang perlu ditingkatkan dengan menghimpun dan mengerahkan kemampuan nasional yang dimiliki oleh negara, rakyat dan bangsa Indonesia, yaitu Angkatan Bersenjata Republik Indonesia atau TNI ( sekarang)

Sedangkan konsep dasar dari Ketahanan Nasional Indonesia pada hakekatnya adalah konsepsi pengaturan dan penyelenggaraan kesejahteraan dan keamanan di dalam kehidupan nasional. Dalam hal ini keberhasilan pembangunan nasional yang ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan nasional sangat tergantung pada hasil upaya pertahanan keamanan negara yang berwujud stabilitas nasional yang dinamis. Di lain

pihak upaya pertahanan keamanan negara juga hanya bisa berhasil dengan baik apabila didukung oleh upaya kesejahteraan nasional.<sup>110</sup>

Dengan kondisi, posisi dan potensi geografis Indonesia, maka kedudukan selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional sebagai jalan silang dunia yang menghubungkan kepentingan berbagai bangsa dan negara, selat juga mempunyai peranan penting bagi kepentingan nasional. Dari tujuh selat penting di dunia, setidaknya ada empat selat berada pada jalur pelayaran dari dan ke perairan Indonesia, yaitu, Selat Malaka, Selat Sunda, Selat Lombok dan Selat Ombai-Wetar.<sup>111</sup>

Berbagai kepentingan pelayaran ada di kawasan ini, hampir 80 % bahan baku dan hasil industri Jepang (termasuk kapal tanker) melalui selat ini, sedangkan Amerika termasuk Australia membutuhkan selat Malaka bagi strategi pertahanan mereka.

Oleh karena itu, maka Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 telah mengukuhkan *tugas pokok TNI AL selaku komponen utama kekuatan pertahanan keamanan negara di laut*, yaitu melindungi kepentingan nasional di dan atau lewat laut bersama-sama segenap komponen kekuatan pertahanan keamanan negara lainnya.

#### **2.4.2. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002.**

Pada tanggal 8 Januari 2002, pemerintah telah mengundangkan Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara ( LNRI Tahun 2002 Nomor 3 TLN RI Nomor 4169 ). Undang-undang ini lahir sebagai tindaklanjut dari adanya Amandemen pasal 30 Undang Undang Dasar 1945 dan Ketetapan MPR Nomor VII / MPR / 2000 tentang Peran TNI dan Peran Polri. Undang-undang ini juga dengan tegas menyatakan

---

<sup>110</sup> Penjelasan Umum Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982.

<sup>111</sup> Syahrin, A.K. *loc. cit.*, h. 62-63

bahwa Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tidak berlaku lagi karena sudah tidak sesuai dengan perkembangan ketatanegaraan Republik Indonesia dan perubahan kelembagaan TNI.

Berdasarkan ketetapan MPR – RI Nomor VI / MPR / 2000 tentang Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia, maka Polri bukan lagi menjadi bagian dari TNI sehingga di dalam penyelenggaraan Pertahanan Negara Polri bukan lagi menjadi komponen utama. Hal ini karena di dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, **sebagai komponen utama dalam penyelenggaraan Pertahanan Negara adalah hanya TNI yang siap digunakan untuk melaksanakan tugas-tugas pertahanan.**

Sistem Pertahanan Negara melibatkan seluruh komponen pertahanan negara, yang terdiri atas : ***komponen utama, komponen cadangan dan komponen pendukung.*** Hal ini berbeda dengan komponen kekuatan Pertahanan Keamanan Negara yang diatur dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia yang terdiri atas : komponen dasar, komponen utama, komponen khusus dan komponen pendukung.

Perbedaan lainnya adalah bahwa dalam Undang-undang Nomor 3 tahun 2002, **hanya TNI saja yang ditetapkan sebagai komponen utama, sedangkan Cadangan TNI dimasukkan sebagai komponen cadangan,**<sup>112</sup> Hal tersebut dimaksudkan agar pelaksanaan penyelenggaraan pertahanan negara sesuai dengan aturan hukum

---

<sup>112</sup> Pasal 8 ayat (1) jo. pasal 1 angka 8, 9, 10 UU No.3 Tahun 2002, komponen cadangan terdiri atas warga negara, sumber daya alam ( potensi yang terkandung dalam bumi, air dan dirgantara yang dalam wujud asalnya dapat didayagunakan untuk kepentingan pertahanan negara ), sumber daya buatan, serta sarana dan prasarana nasional yang telah disiapkan untuk dikerahkan melalui mobilisasi guna memperbesar dan memperkuat komponen utama.

internasional yang berkaitan dengan prinsip perbedaan perlakuan terhadap *kombatan* dan *non kombatan* serta untuk penyederhanaan pengorganisasian upaya bela negara.<sup>113</sup>

Demikian pula dalam substansi undang-undang ini, bahwa pertahanan negara disusun berdasarkan prinsip demokrasi, hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional, hukum internasional serta prinsip hidup berdampingan secara damai dengan memperhatikan kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan.

Oleh karena itu berdasarkan pasal 28 Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, maka dinyatakan dengan tegas bahwa Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 sebagaimana telah diubah dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1988 *dinyatakan tidak berlaku lagi*.

Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 memang tidak mengatur tentang tugas TNI AL, tetapi yang diatur hanyalah tugas TNI. Sedangkan mengenai susunan organisasi, tugas dan fungsi Tentara Nasional Indonesia itu sendiri, sebagai alat pertahanan negara, masih perlu diatur dengan Undang-undang,<sup>114</sup> dan undang-undang yang dimaksud sampai dengan saat ini pun belum ada.

Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 telah mengamanatkan bahwa TNI berperan sebagai alat pertahanan yang bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan

---

<sup>113</sup> Operasi militer yang dilaksanakan oleh Angkatan Bersenjata suatu negara pada umumnya dapat dibagi ke dalam 2 bagian yaitu: Operasi Militer Untuk Perang (*Combat Operation*) dan Operasi Militer Bukan Untuk Perang atau *Military Operation Other Than War* (MOOTW). Tujuan *Combat Operation* adalah untuk memenangkan pertempuran dan mengakhiri permusuhan, sedangkan MOOTW lebih cenderung kepada bantuan kemanusiaan (*Civic Mission*) pada saat kejadian yang membahayakan jiwa manusia, lingkungan hidup serta mencegah terjadinya peperangan.

<sup>114</sup> Pasal 11 UU Nomor 3 Tahun 2002

negara yaitu menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI dan keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman.<sup>115</sup>

Terlebih dalam era globalisasi yang ditandai dengan perkembangan kemajuan ilmu pengetahuan, teknologi, komunikasi, dan informasi sangat mempengaruhi pola dan bentuk ancaman. Ancaman terhadap kedaulatan negara yang semula bersifat konvensional ( fisik ) dan saat ini berkembang menjadi multidimensional ( fisik dan non fisik ), baik yang berasal dari luar negeri maupun dari dalam negeri. Ancaman yang bersifat multidimensional tersebut dapat bersumber, baik dari permasalahan ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya maupun permasalahan keamanan yang terkait dengan kejahatan internasional, antara lain terorisme maritim , imigran gelap, bahaya narkoba, pencurian kekayaan alam, bajak laut (perompakan), perusakan lingkungan.<sup>116</sup>

Hal ini menyebabkan permasalahan pertahanan menjadi sangat kompleks sehingga penyelesaiannya tidak hanya bertumpu pada departemen yang menangani pertahanan saja, melainkan juga menjadi tanggung jawab seluruh instansi terkait, baik instansi pemerintah maupun non pemerintah.

Sedangkan pengelolaan sistem pertahanan negara merupakan salah satu fungsi pemerintahan negara yang ditujukan untuk melindungi kepentingan nasional dan mendukung kebijakan nasional di bidang pertahanan. Hal ini berarti bahwa sebagaimana yang tercantum di dalam Undang Undang Dasar 1945, bahwa Presiden merupakan penyelenggara pemerintahan negara yang tertinggi dibawah Majelis Permusyawaratan Rakyat, yang memegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang

---

<sup>115</sup> Pasal 4 UU No. 3 Tahun 2002

<sup>116</sup> Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002

Undang Dasar 1945,<sup>117</sup> dan memegang kekuasaan tertinggi atas Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara,<sup>118</sup> yang bersama-sama merupakan alat negara yang bertugas mempertahankan, melindungi dan memelihara keutuhan dan kedaulatan negara.<sup>119</sup>

Berdasarkan kewenangan tersebut, maka Presiden memegang kekuasaan penyelenggaraan pemerintahan negara, termasuk usaha penyelenggaraan pertahanan negara.

Oleh karena itu walaupun tugas pokok TNI AL tidak diatur secara tegas didalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 sebagaimana bunyi pasal 10 ayat (2) UU No. 3 Tahun 2002 menyatakan bahwa Tentara Nasional Indonesia (TNI) terdiri dari Angkatan Darat, Angkatan Laut, dan Angkatan Udara. Dengan demikian TNI AL merupakan bagian integral dari TNI, sehingga tugas TNI juga menjadi tugas TNI AL.

Tugas TNI ( termasuk juga TNI AL ) secara limitatif dapat dilihat dalam ketentuan pasal 10 ayat (3) UU Nomor 3 Tahun 2002, yang menyatakan :

- “ (3) Tentara Nasional Indonesia bertugas melaksanakan kebijakan pertahanan negara untuk :*
- a. mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah;*
  - b. melindungi kehormatan dan keselamatan bangsa ;*
  - c. melaksanakan Operasi Militer Selain Perang ; dan*
  - d. ikut serta secara aktif dalam tugas pemeliharaan perdamaian regional dalam penjelasan dan internasional,*

Kemudian dalam Penjelasan pasal 10 huruf c disebutkan bahwa Operasi Militer Selain Perang, antara lain berupa bantuan kemanusiaan (*Civic Mission*), perbantuan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam rangka tugas keamanan dan

<sup>117</sup> Pasal 4 ayat (1) UUD 1945

<sup>118</sup> Pasal 10 UUD 1945

<sup>119</sup> Pasal 30 ayat (3) Amandemen II UUD 1945.

keterlibatan masyarakat, *bantuan kepada pemerintahan sipil*, pengamanan pelayaran / penerbangan, bantuan pencarian dan pertolongan (*Search And Rescue*), bantuan pengungsian, dan penanggulangan korban bencana alam. Operasi militer selain perang dilakukan berdasarkan permintaan dan / atau peraturan perundang-undangan.

Perbedaan Operasi Militer Untuk Perang (*Combat Operation*) dengan operasi Militer Bukan Untuk Perang atau *Military Operation Than War (WOOTW)* adalah *Combat Operation* dilaksanakan apabila ancaman terhadap kepentingan nasional sudah semakin meningkat, mengancam integritas bangsa dan situasinya tidak dapat diatasi oleh *komponen tertentu*, sedangkan WOOTW adalah kegiatan operasi militer yang dilaksanakan dalam keadaan normal maupun darurat dengan mengerahkan kemampuan militer dan melibatkan segenap komponen bangsa.

MOOTW meliputi operasi militer dalam pengertian yang lebih luas termasuk didalamnya untuk mendukung tujuan nasional, operasi penjaga perdamaian dan *mendukung pemerintahan sipil dalam menegakkan hukum*. Untuk mendukung sasaran tersebut dilakukan dengan mengerahkan kekuatan militer dengan didukung sumber daya nasional.

Dalam membahas pelaksanaan Operasi Militer Bukan Untuk Perang (WOOTW) oleh TNI AL, tidak terlepas dari kepentingan TNI AL untuk melaksanakan tugas pokok TNI AL berdasarkan UU Nomor 20 Tahun 1982 yang dijabarkan melalui keputusan Pangab No: Kep / 09 / X / 1992 tanggal 5 Oktober 1992 tentang Penyempurnaan Pokok-Pokok Organisasi dan Prosedur TNI AL dan diperbaharui dengan Keputusan Pangab Nomor : Kep / 08 / VII / 1997 tanggal 7 Juli 1997 tentang Penyempurnaan Pokok-pokok Organisasi dan Prosedur TNI AL.

Namun dengan paradigma baru TNI dan perkembangan perubahan situasi negara yang sangat cepat akibat pengaruh globalisasi yang menyangkut tiga hal utama, yaitu demokrasi, hak asasi manusia dan lingkungan hidup, maka Operasi Militer Bukan Untuk Perang (WOOTW) oleh TNI AL akan semakin mengedepan sebagai *peran polisionil* ataupun *peran diplomasi*, di samping tugas utama TNI AL untuk *prepare for war* dalam situasi perang dan damai, tugas pokok TNI AL akan dititik beratkan pada pelaksanaan penegakan kedaulatan dan hukum di laut dan mendukung pembangunan nasional.

Dengan demikian dari uraian tugas tersebut jika dibandingkan dengan tugas TNI AL dalam Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982, adalah lebih luas dan lebih terperinci. Namun demikian dari tugas tersebut (berdasarkan UU Nomor 3 Tahun 2002), *tidak terlihat lagi tugas untuk mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan keamanan negara di bidang maritim (Binpotnas – Kuatmar) dan tugas penegakan hukum di laut*. Dengan tidak tercantumnya 2 (dua) tugas tersebut dalam UU Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara apakah kedua tugas tersebut bukan lagi menjadi tugas TNI AL ?

Hakekat Pertahanan Negara sebenarnya adalah segala upaya pertahanan bersifat Semesta dengan mengikutsertakan seluruh warga negara, pemanfaatan seluruh sumber daya nasional, dan seluruh wilayah negara.<sup>120</sup> Pertahanan Negara bertujuan untuk menjaga dan melindungi kedaulatan negara, keutuhan wilayah NKRI, serta keselamatan segenap bangsa dari segala bentuk ancaman.<sup>121</sup> Dengan demikian, semua usaha penyelenggaraan Pertahanan Negara harus mengacu pada hakekat dan tujuan tersebut.

---

<sup>120</sup> Pasal 1 ayat (2) UU Nomor 3 Tahun 2002

<sup>121</sup> Pasal 4 UU Nomor 3 Tahun 2002

Sedangkan Pertahanan Negara diselenggarakan pemerintah untuk dipersiapkan secara dini dengan sistem Pertahanan Negara melalui usaha membangun, membina kemampuan, daya tangkal negara dan bangsa serta menanggulangi setiap ancaman.<sup>122</sup>

Oleh karena itu Sistem Pertahanan Negara dilaksanakan dengan cara melibatkan seluruh komponen Pertahanan Negara, yang terdiri atas *komponen utama, komponen cadangan, dan komponen pendukung*. Komponen utama adalah TNI, sedangkan komponen cadangan dan komponen pendukung adalah sumber daya nasional yang telah disiapkan dengan baik. Dua komponen ini digunakan untuk memperbesar dan meningkatkan kemampuan komponen utama.

Mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan Pertahanan Keamanan negara di bidang maritim, merupakan upaya dalam rangka membina dan mengembangkan kondisi segenap potensi nasional yang memiliki hubungan di bidang maritim. Potensi tersebut meliputi sumber daya manusia, sumber daya alam dan sumber daya buatan termasuk sarana serta prasarananya agar mampu melaksanakan tugas pertahanan keamanan di bidang maritim.<sup>123</sup>

Jadi pengertian kekuatan Pertahanan Keamanan di bidang maritim adalah suatu bentuk kekuatan nasional yang merupakan integrasi / gabungan kekuatan dari komponen utama dan komponen pendukung pertahanan negara yang digunakan sebagai sarana untuk menegakkan kedaulatan dan hukum di laut dalam rangka melindungi dan menjamin kepentingan nasional di dan atau lewat laut. Adapun kepentingan nasional

---

<sup>122</sup> Pasal 6 UU Nomor 3 Tahun 2002

<sup>123</sup> Berdasarkan ruang lingkupnya, yang dimaksud dengan komponen kekuatan maritim adalah : Kekuatan dan Kemampuan Angkatan Laut, Armada Kapal-Kapal instansi pemerintah termasuk Pesawat Udara patroli maritim dan Kapal-kapal riset serta pemetaan, Armada Niaga Nasional, Armada Perikanan Nasional, Pangkalan-pangkalan pendukungnya, termasuk Pangkalan Udara (Lanud), Pelabuhan-pelabuhan dan fasilitasnya dan komponen kekuatan utama dan kekuatan pendukung lainnya yang digunakan dalam tugas penegakan kedaulatan dan hukum dilaut. (Keputusan Kepala Staf TNI Angkatan Laut Nomor : Kep/07/II/2001, tanggal 23 Pebruari 2001 tentang *Doktrin TNI Angkatan Laut Eka Sasana Jaya*).

tersebut meliputi terjaminnya stabilitas keamanan di perairan yurisdiksi nasional, terjaminnya keamanan Garis Perhubungan Laut (GPL) antar pulau, antar wilayah, antar negara, dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI I, II, III), terjaminnya keamanan sumber hayati dan non hayati maupun sumber daya lainnya di laut untuk kesejahteraan bangsa, terpelihara dan terjaganya lingkungan laut dari perbuatan atau tindakan yang mengakibatkan kerusakan ekosistem kelautan, stabilitas kawasan area kepentingan strategis yang berbatasan dengan negara-negara tetangga, terjaminnya keamanan kawasan ZEEI, dan meningkatnya kemampuan industri dan jasa maritim untuk mendukung upaya pertahanan negara di laut.<sup>124</sup>

Jadi tujuan akhir dari tugas mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan keamanan negara di bidang maritim adalah: tumbuhnya kemampuan daya tangkal negara dan bangsa guna menanggulangi setiap bentuk ancaman, khususnya ancaman di bidang maritim.

*Bagi TNI AL persepsi mengenai ancaman di laut tidak hanya masalah penegakan kedaulatan dan hukum saja, tetapi keamanan di laut mengandung pemahaman bahwa laut harus aman digunakan bagi pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktivitas pemanfaatan laut.*

Ada empat kategori ancaman dalam konteks tersebut, yaitu:<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> Industri dan jasa maritim adalah semua upaya pemanfaatan potensi sumber daya laut termasuk eksplorasi kekayaan sumber daya alam yang berada di dasar laut dan lapisan dibawahnya. Tumbuh dan berkembangnya industri maritim merupakan penggerak dari pembangunan kelautan. Komponen-komponen industri dan jasa maritim adalah: Industri perkapalan, Jasa pelayaran dan pelabuhan, Industri perikanan, Pertambangan Minyak Gas dan Mineral Lepas Pantai, serta Pariwisata Bahari.

<sup>125</sup> Ada beberapa Kebijakan dan Pokok-pokok Pikiran TNI AL tentang Keamanan di Laut (Kamla), yaitu Keputusan Kasal Nomor: Kep / 09 / VII / 2002 tentang Pokok-pokok Pikiran TNI AL tentang Keamanan di Laut (Kamla) dan *Proses Penyelenggaraan Keamanan Laut oleh TNI AL*, Jakarta, Mabesal. 2004, dan *Kebijakan Dasar Pembangunan Kekuatan TNI AL Sampai Dengan Tahun 2013* (Blue Print TNI AL sampai dengan Tahun 2013). 2002, Mabesal, Jakarta.

- a. Laut bebas dari ***ancaman kekerasan***, yaitu ancaman dengan menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisir dan memiliki kemampuan untuk mengganggu serta membahayakan personel atau negara. Ancaman tersebut dapat berupa pembajakan, perompakan, sabotase obyek vital / peranjauan dan aksi terror.
- b. Laut bebas dari ***ancaman navigasi***, yaitu ancaman yang ditimbulkan oleh kondisi geografi dan hidrografi serta kurang memadainya sarana bantu navigasi, seperti suar, *buoy* dan lain-lain, sehingga dapat membahayakan keselamatan pelayaran.
- c. Laut bebas dari ***ancaman terhadap sumber daya laut***, berupa pencemaran dan merusak ekosistem laut, serta konflik pengelolaan sumber daya laut.
- d. Laut bebas dari ***ancaman pelanggaran hukum***, yaitu tidak dipatuhinya hukum nasional maupun hukum internasional yang berlaku di perairan, seperti *illegal fishing*, *illegal logging*, penyelundupan dan lain-lain.

Dengan demikian, meskipun tugas TNI AL sebagai komponen utama Pertahanan Keamanan di bidang maritim sebagaimana ditentukan dalam pasal 30 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982, tidak secara tegas dinyatakan dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, bukan berarti tugas tersebut hapus. Tugas ini tetap ada, hanya tidak berdiri sendiri, melainkan menjadi bagian dari tugas TNI AL dalam rangka mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah perairan Indonesia.

Sedangkan mengenai kedudukan dan tugas TNI AL dalam ***penegakan hukum*** di laut yang tegas diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982, tidak terlihat lagi dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, hal ini memerlukan analisis tersendiri,

terlebih dengan adanya pasal 28 yang mencabut dengan tegas UU Nomor 20 Tahun 1982.

Berdasarkan sistematika dan substansi dari setiap perundang-undangan yang ada, maka kita harus membaca undang-undang dalam keseluruhannya. Dalam menafsirkan suatu ketentuan tidak boleh terlepas dari keseluruhannya namun harus meninjaunya dalam hubungannya dengan ketentuan yang sejenis. Suatu ketentuan dalam undang-undang pada dasarnya merupakan suatu sistem dari sub sistem yang ada.

Hal ini karena terjadinya suatu undang-undang selalu berkaitan dan berhubungan dengan peraturan perundang-undangan lain, dan tidak ada undang-undang yang berdiri sendiri lepas sama sekali dari keseluruhan perundang-undangan.<sup>126</sup>

Menurut Sudikno Mertokusumo dan A. Pitlo, menafsirkan undang-undang sebagai bagian dari keseluruhan sistem perundang-undangan dengan jalan menghubungkannya dengan undang-undang lain disebut *interpretasi sistematis*.<sup>127</sup>

Oleh karena itu kita perlu memahami dan mempelajari ketentuan-ketentuan yang khusus dari substansi undang-undang. Dengan mempelajari ketentuan yang khusus kita sampai pada ketentuan-ketentuan yang umum, sebagaimana azas-azas dalam perundang-undangan yaitu azas : *lex speciali derogat legi generali*, artinya perundang-undangan khusus menyimpangi perundang-undangan umum, sedangkan dalam pelaksanaan azas ini tingkatan kedua produk perundang-undangan itu harus sama.

Jadi walaupun Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002 dapat dikatakan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 sebagaimana telah diubah berdasarkan UU Nomor 1 Tahun 1988 (berdasarkan pasal 28) dan tugas TNI AL dalam

---

<sup>126</sup> Sudikno Mertokusumo dan A. Pitlo, *Bab-bab Tentang Penemuan Hukum*, 1993, Cet.1, P.T. Citra Aditya Bakti, Bandung, h.16.

<sup>127</sup> *Ibid*

hal penegakan hukum di laut tidak diatur secara tegas namun berdasarkan pasal 26 Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002, ***kewenangan TNI AL dalam penegakan hukum di laut masih diakui dan berlaku sebagaimana telah diatur secara khusus di dalam undang-undang tersendiri sebagai peraturan pelaksanaan.***

Pasal 26 undang-undang Nomor 3 Tahun 2002.

***“Pada saat berlakunya undang-undang ini, semua peraturan pelaksanaan tentang pertahanan negara yang sudah ada dinyatakan tetap berlaku selama peraturan pelaksanaan yang baru berdasarkan undang-undang ini belum dikeluarkan dan sepanjang peraturan itu tidak bertentangan dengan undang-undang ini”.***

Peraturan pelaksanaan yang dimaksud adalah bukan saja mengenai tindak lanjut tentang pertahanan keamanan itu sendiri namun juga terhadap pelaksanaan dari substansi Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982, yaitu mengenai kedudukan dan tugas TNI AL sebagaimana diatur dalam pasal 30 ayat (2)

Oleh karena itu sepanjang mengenai kedudukan dan tugas TNI AL sebagai penegak kedaulatan dan hukum dilaut, maka kewenangan ini telah diberikan oleh undang-undang . ***Kewenangan TNI AL ini adalah kewenangan khusus, yaitu kewenangan sebagai penyidik terhadap setiap bentuk tindak pidana tertentu di laut dalam yurisdiksi nasional di perairan Indonesia.***

Kewenangan penyidikan tersebut antara lain dapat dilihat dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan, Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dan Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Kewenangan TNI AL didalam Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tercantum dalam pasal 31 ayat (1), yaitu :

*“(1) Pejabat aparaturnya penegak hukum yang berwenang melaksanakan penyidikan terhadap pelanggaran ketentuan Undang-undang ini di perairan Indonesia adalah pejabat penyidik sebagaimana ditetapkan dalam pasal 14 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.”*

Sedangkan pasal 14 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 yang dimaksud di atas menegaskan bahwa aparat penegak hukum di bidang penyidikan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah Perwira Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia, misalnya Komandan Kapal, Panglima Daerah Angkatan Laut, Komandan Pangkalan dan Komandan Stasiun Angkatan Laut. Penetapan Perwira TNI AL sebagai aparat penyidik di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia adalah sesuai dengan ketentuan pasal 30 ayat (2) Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1982 dan pasal 17 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Dengan demikian meskipun tugas penegakan hukum di laut tidak disebutkan lagi dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, tugas tersebut tetap dimiliki oleh TNI AL. Oleh karena itu sekarang ini tugas TNI AL pasca berlakunya Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 yang menggantikan Undang-undang Nomor 20 Tahun 1982 dan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, secara limitatif adalah sebagai berikut :

1. Mempertahankan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah,
2. Mengembangkan potensi nasional menjadi kekuatan pertahanan keamanan negara di bidang maritim,

3. Melindungi kehormatan dan keselamatan bangsa.
4. Melaksanakan operasi militer selain perang, berupa:
  - a. Bantuan kemanusiaan (*civic mission*),
  - b. Bantuan kepada Polri dalam rangka tugas keamanan dan ketertiban masyarakat (Kamtibmas),
  - c. Bantuan kepada pemerintah sipil,
  - d. Pengamanan pelayaran,
  - e. Bantuan pencarian dan pertolongan (SAR),
  - f. Bantuan pengungsian,
  - g. Penanggulangan korban bencana alam.
5. Ikut serta secara aktif dalam rangka tugas pemeliharaan perdamaian regional dan internasional.
6. Menegakkan hukum di laut dalam yurisdiksi nasional Indonesia sesuai dengan kewenangan yang diatur oleh peraturan perundang-undangan tertentu.

#### 2.4.3. Dasar Kewenangan.

Dari analisis tentang kedudukan dan tugas TNI AL ini, maka dapat dipahami bahwa kewenangan TNI AL adalah, *Pertama*, sebagai komponen utama pertahanan negara sebagai bagian integral dari TNI yang “*melaksanakan fungsi pemerintahan “negara”*” dalam melindungi kepentingan dan kedaulatan nasional dan mendukung kebijakan nasional di bidang pertahanan berdasarkan prinsip demokrasi, hak asasi manusia, kesejahteraan umum, lingkungan hidup, ketentuan hukum nasional dan hukum internasional. *Kedua*, kewenangan khusus yang diberikan kepada Perwira TNI AL

untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana tertentu di laut yang merupakan pelaksanaan fungsi pemerintahan di bidang penegakan hukum.

Kewenangan khusus yang dimaksud adalah karena kewenangan sebagai penyidik oleh TNI AL ini *langsung* bersumber kepada undang-undang dalam arti materiil, yaitu *memperoleh wewenang melalui cara atribusi*.

Sebagaimana diketahui dalam kepustakaan hukum administrasi *terdapat dua cara utama untuk memperoleh wewenang pemerintahan, yaitu atribusi dan delegasi*.<sup>128</sup>

Atribusi merupakan cara normal untuk memperoleh wewenang pemerintahan. Rumusan lain mengatakan bahwa atribusi merupakan pembentukan wewenang tertentu dan pemberiannya kepada organ tertentu. Oleh karena itu cara memperoleh wewenang melalui atribusi ini merupakan cara memperoleh wewenang yang paling kuat karena langsung bersumber kepada undang-undang dalam arti materiil.<sup>129</sup>

Sedangkan yang dapat membentuk wewenang adalah organ yang berwenang berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pembentukan wewenang dan distribusi wewenang utamanya ditetapkan dalam Undang-undang Dasar. Pembentukan wewenang pemerintahan didasarkan pada wewenang yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan.

Dikatakan bahwa kewenangan TNI AL ini merupakan pelaksanaan dari *fungsi pemerintahan* karena kewenangan yang dimiliki tidak termasuk dalam tugas-tugas membuat peraturan (legislasi) dan mengadili. Pengertian *fungsi pemerintahan* memang

---

<sup>128</sup> Philipus M. Hadjon, "Tentang Wewenang", *Yuridika*, Edisi 5 dan 6, Th. XII, September-Desember, 1997, h.2.

<sup>129</sup> *Ibid*

tidak dimaksudkan dalam hubungannya dengan fungsi perundang-undangan dan peradilan.<sup>130</sup>

Sehingga pemerintahan disini dirumuskan secara negatif sebagai segala kegiatan penguasa yang tidak dapat disebutkan sebagai suatu kegiatan perundang-undangan atau peradilan.<sup>131</sup>

Dalam hal ini kewenangan TNI AL diperoleh dengan cara atribusi dalam undang-undang yang berkaitan dengan penegakan hukum di laut terhadap *tindak pidana tertentu di laut*, yaitu sebatas mengenai wewenang sebagai penyidik bersama-sama dengan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) berdasarkan kewenangan sesuai ruang lingkup departemen masing-masing dan Polri.

Jadi melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia, TNI AL diberi kewenangan sebagai penyidik terhadap tindak pidana tertentu di laut berdasarkan ketentuan-ketentuan sebagai berikut:

- a. Ketetapan MPR Nomor : VII / MPR / 2000 tentang Peran TNI dan Polri yang menyatakan bahwa peran TNI sebagai komponen utama pertahanan negara, menjaga keutuhan wilayah NKRI serta melindungi segenap bangsa dan tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara yang dipertegas dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara, sedangkan Polri sebagai alat negara yang berperan dalam memelihara Kamtibmas, menegakkan hukum, memberi pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, yang dipertegas dalam Undang-undang Nomor 2

---

<sup>130</sup> Philipus M. Hadjon dkk, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, 2002, Cet.VIII, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, h.6

<sup>131</sup> *Ibid.*

Tahun 2002 tentang Polri dan Undang-undang Nomor 3 tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

- b. *Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) Sbld. 1939 Nomor 442, merupakan dasar hukum positif produk kolonial Belanda, dicabut dengan Undang-undang Nomor 4 Prp. 1960, tentang Perairan Indonesia dan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan, *kecuali* pasal-pasal yang menyangkut acara penegakan hukumnya (hukum formil). Pasal 13, 14, 15 menegaskan bahwa TNI AL merupakan salah satu instansi yang mempunyai kewenangan untuk melakukan penyidikan tindak pidana dan pelanggaran atas ketentuan - ketentuan mengenai pemasukan, pengeluaran dan pengangkutan, beberapa tindak pidana di laut antara lain pelayaran, pembajakan/perompakan, perdagangan budak belian di dan atau lewat laut.

Pasal 13 TZMKO menyatakan:

*"Penegakan dan pengawasan atas ditaatinya aturan-aturan ordonansi ini, dibebankan kepada Panglima Angkatan Laut di Surabaya. Komandan-komandan kapal perang Republik Indonesia dan pangkalan-pangkalan udara Angkatan Laut.."*

- c. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHAP, pasal 284 ayat (2), yaitu berlakunya asas *lex specialis derogat legi generali*, artinya ketentuan khusus menyimpangi ketentuan umum, sehingga hukum acara yang diatur di dalam undang-undang tertentu tetap diberlakukan walaupun tidak diatur dalam KUHAP.
- d. Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 tentang pelaksanaan KUHAP pasal 17 beserta Penjelasannya menyebutkan bahwa bagi penyidik dalam perairan Indonesia, Zona Tambahan, Landas Kontinen dan Zona Ekonomi Eksklusif

Indonesia, penyidikan dilakukan oleh Perwira TNI AL dan pejabat penyidik lainnya yang ditentukan oleh undang-undang yang mengaturnya.

- e. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dalam pasal 14 ayat (1) secara tegas memberikan kepada Perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Pangab sebagai aparat penegak hukum di bidang penyidikan terhadap pelanggaran undang-undang Nomor 5 Tahun 1983.
- f. Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan Pasal 31 ayat (1) yang menyatakan :

*“ Aparatur penegak hukum yang berwenang melaksanakan penyidikan terhadap pelanggaran ketentuan undang-undang ini perairan Indonesia adalah pejabat penyidik sebagaimana ditetapkan dalam pasal 14 ayat (1) undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.*

- g. Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention on the Law of the Sea* 1982 (KHL 1982).

Undang-undang ini memberikan kewenangan kepada pejabat-pejabat, kapal perang dan kapal pemerintah untuk melakukan penegakan hukum di laut. Hal ini dapat dilihat dalam beberapa pasal antara lain pasal 73, 107, 110 dan pasal 111 serta pasal 224 KHL 1982. Pasal 224 KHL 1982 menyebutkan:

*“ Wewenang untuk pemaksaan penataan terhadap kendaraan air asing menurut Bab ini hanya dapat dilaksanakan oleh pejabat-pejabat atau oleh kapal-kapal perang, pesawat udara militer atau kapal laut lainnya atau pesawat udara yang mempunyai tanda jelas dan dapat dikenal yang berada dalam dinas pemerintah dan berwenang melakukan tindakan-tindakan itu.”*

- h. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya dalam pasal 39 ayat (2) menyebutkan bahwa kewenangan penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia, juga Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan Konservasi Sumber Daya Alam Hayati dan

Ekosistemnya, tidak mengurangi kewenangan penyidik sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 5 tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia dan Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan.

- i. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran ditetapkan dalam pasal 99 ayat (1) :

*“ Selain penyidik pejabat Polisi Negara Republik Indonesia, Pegawai Negeri Sipil tertentu di lingkungan Departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya di bidang pelayaran dan perwira TNI AL tertentu diberi wewenang khusus untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang pelayaran dimaksud dalam Undang-undang ini.”*

- j. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia pasal 24 ayat (3) bahwa penegakan hukum dilaksanakan oleh instansi terkait antara lain TNI AL, Polri, Departemen Perhubungan, Departemen Pertanian, Departemen Keuangan dan Departemen Kehakiman sesuai dengan wewenang masing-masing instansi tersebut dan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- k. Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, pasal 40 ayat (5) yang menyatakan:

*“ Bahwa penyidikan tindak pidana lingkungan hidup di perairan Indonesia dan ZEE dilakukan oleh penyidik menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.”*

(Lihat pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983).

- l. Fatwa Mahkamah Agung Nomor: KMA/602/VII/1994 tanggal 7 juli 1994 yang menegaskan kembali tentang Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 1990 tanggal 16 April 1990 tentang Penyidik Dalam Perairan Indonesia bahwa Perwira TNI AL yang ditunjuk oleh Panglima Angkatan Bersenjata Republik Indonesia adalah sebagai Penyidik yang berwenang melakukan penyidikan di

perairan Indonesia dan di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Oleh karena itu SEMA ini tetap dijadikan pedoman sehingga *tidak boleh diberikan penafsiran lain* dalam menetapkan sah tidaknya hasil dari suatu penyidikan yang dilakukan oleh instansi yang diberi wewenang berdasarkan undang-undang.

- m. Surat Edaran Mahkamah Agung (SEMA) Nomor 2 Tahun 1999 tanggal 27 Maret 1999, yang menegaskan kembali tentang Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 1990 tanggal 16 April 1990 agar tidak ragu-ragu memutuskan kewenangan Perwira TNI AL sebagai penyidik terhadap tindak pidana perikanan di wilayah perairan Indonesia.
- n. Surat Jaksa Agung Republik Indonesia Nomor: R-67/F/FPY.4/8/1989 yang menegaskan kewenangan Perwira TNI AL sebagai penyidik terhadap tindak pidana perikanan di perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
- o. Surat Jaksa Agung Republik Indonesia Nomor: B-755/F/Fpe.3/9/1993 tanggal 27 September 1993 yang menegaskan kepada seluruh Kepala Kejaksaan Tinggi (Kajati) agar melakukan kerjasama dengan penyidik TNI AL dan Pejabat Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perikanan dalam menangani proses penyidikan perkara terhadap tindak pidana perikanan di wilayah perairan Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.
- p. Undang-undang Nomor 5 Tahun 1992 tentang Benda Cagar Budaya (LNRI Tahun 1992 Nomor 27, TLN RI Nomor 3470) berdasarkan pasal 284 ayat (2) KUHAP jo. Pasal 17 PP Nomor R7 Tahun 1983 dan Penjelasannya.

Dari dasar kewenangan TNI AL sebagaimana tersebut di atas tidak semua tindak pidana di laut, penyidikannya menjadi wewenang TNI AL diantaranya Tindak Pidana Kepabeanaan (Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995), Tindak Pidana Kehutanan

(Undang-undang Nomor 41 Tahun 1999), Tindak Pidana Keimigrasian (Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1992), Tindak Pidana Narkotika dalam hal pengangkutan dan peredaran di dan lewat laut (Undang-undang Nomor 22 Tahun 1997), dan Tindak Pidana Psicotropika dalam hal peredaran, pengangkutan di dan lewat laut (Undang-undang Nomor 5 Tahun 1997).

Namun demikian TNI AL dapat melakukan tindakan-tindakan yang diperlukan dalam rangka menghentikan tindak pidana tersebut dan melakukan pemeriksaan untuk diserahkan ke Penyidik Polri atau PPNS sesuai ruang lingkup kewenangan masing-masing departemen sebagaimana ditentukan oleh undang-undang.

Sedangkan terhadap tindak pidana lain di laut, dimana TNI AL mempunyai wewenang untuk melakukan penyidikan, maka prosedur pelaksanaannya menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ada beberapa tindak pidana di laut, dimana kewenangan untuk melakukan penyidikan tidak ditangani oleh satu instansi saja, namun undang-undang memberikan wewenang kepada beberapa instansi pemerintah, diantaranya sebagai berikut :

1. Tindak Pidana Perikanan

Penyidik yang berwenang adalah:

- a) TNI AL berdasarkan pasal 14 ayat (1) UU Nomor 5 Tahun 1983 dan pasal 31 ayat (1) Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985.
- b) PPNS Departemen Kelautan dan Perikanan berdasarkan pasal 31 ayat (2) Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985.

2. Tindak Pidana Lingkungan Hidup

Penyidik yang berwenang adalah :

- a). TNI AL (pasal 40 ayat 5 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997)
- b) Polisi dan PPNS (pasal 40 ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997)

3. Tindak Pidana Pelayaran

Penyidik yang berwenang TNI AL, Polri dan PPNS (pasal 14 TZMKO jo pasal 99 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992).

4. Tindak Pidana Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya.

Penyidik yang berwenang TNI AL, Polri, PPNS tertentu berdasarkan pasal 39 ayat 1 dan 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1990.

5. Tindak Pidana Pelanggaran Wilayah (Tanpa Security Clearance)

Penyidik yang berwenang adalah :

- a). TNI AL dan PPNS (Syahbandar), pasal 13 ayat (1) jo. Pasal 14 TZMKO.
- b). Polri berdasarkan pasal 6 (1) KUHAP.

6. Tindak Pidana Senjata Api dan Bahan Peledak.

Penyidik dan dasar hukum:

- a). TNI AL, berdasarkan pasal 14 PP Undang-undang Senjata Api Tahun 1939 LNRI Nomor 279 jo pasal 13 TZMKO (khusus perbuatan pemasukan, pengeluaran, penerusan, dan pembongkaran Senjata Api, Bahan Peledak atau Mesiu lewat laut).
- b). Polri, berdasarkan pasal 6 UU Drt Nomor 12 Tahun 1951.

7. Tindak Pidana Perompakan/Pembajakan di laut.

Penyidik yang berwenang adalah :

- a). TNI AL (pasal 14 TZMKO dan pasal 110 KHL 1982)
- b). Polri (pasal 6 KUHAP).

8. Tindak Pidana Penambangan Pasir Laut.

Penyidik yang berwenang adalah: TNI AL, Polri dan PPNS tertentu sesuai dasar kewenangan masing-masing sebagaimana yang diatur dalam perundang-undangan yang berlaku.



# **BAB 3**

## BAB 3

### YURISDIKSI NASIONAL SEBAGAI PENEGAKAN HUKUM DI LINTAS DAMAI

#### 3.1. Pengertian dan Ruang Lingkupnya

Telah diketahui tentang wewenang pemerintah terhadap pelaksanaan Hak Lintas Damai oleh kapal asing diperairan Indonesia, yaitu wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan dan wewenang untuk menegakkan aturan hukum.

Wewenang ini dalam hukum Internasional merupakan yurisdiksi dari suatu Negara pantai terhadap wilayah lautnya atas pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing yang melintas di perairannya.<sup>132</sup>

Oleh karena itu tindakan pemerintah dalam penegakan yurisdiksi di wilayah lautnya, tentunya harus berdasarkan pada hukum nasionalnya, dengan tetap mengindahkan aturan-aturan hukum internasional yang ada.

Penegakan yurisdiksi yang dimaksud adalah penerapan hukum sebagai pelaksanaan wewenang yang dimiliki oleh negara pantai untuk melindungi kedaulatan dan integritas wilayahnya maupun dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggaran hukum (delik) yang dilakukan oleh kapal asing.

Di dalam KHL 1982, yurisdiksi negara pantai terhadap kapal asing yang melintas di Lintas Damai, dibedakan menjadi 2 hal, yaitu yurisdiksi kriminal (*criminal jurisdiction on board a foreign ship*) yang diatur dalam pasal 27 KHL

---

<sup>132</sup> Syahmin, AK., *loc.cit*

1982 dan yurisdiksi perdata (*civil jurisdiction in relation to foreign ships*) ditentukan dalam pasal 28 KHL 1982.

Ada beberapa masalah yang timbul sehubungan dengan Hak Lintas Damai kapal dagang dan kapal pemerintah (bukan kapal perang) yang dioperasikan untuk tujuan komersial jika terlibat dalam pelanggaran hukum. Hal-hal yang perlu dianalisis dalam memecahkan masalah tersebut, yaitu :

- a. Jenis pelanggaran yang dapat menimbulkan hak bagi suatu negara pantai untuk melakukan tindakan hukum.
- b. Adanya kemungkinan yang menjadi subyek dalam masalah ini adalah :
  - 1). Para awak kapal,
  - 2). Para penumpang kapal,
  - 3). Kapal itu sendiri.

Sebagaimana konsepsi dasar dari rezim Hak Lintas Damai (*innocent passage*) bahwa pelintasan suatu kapal asing tidak dapat dianggap damai kalau pelintasan tersebut tidak sesuai dengan peraturan-peraturan yang dikeluarkan oleh negara pantai, sehingga oleh karenanya dapat dianggap melanggar yurisdiksi nasional.

Dalam hal terjadi pelanggaran undang-undang dan peraturan, Negara pantai berwenang menahan kapal yang melanggar itu dan membawanya ke pelabuhan untuk diperiksa dan dilakukan penyidikan. Wewenang kriminal ini meliputi wewenang terhadap kapal asing yang terlibat dalam pelanggaran hukum di perairan Indonesia.

Pelanggaran hukum semacam ini sebenarnya dapat dilakukan oleh kapal dagang akan tetapi bisa dilakukan juga oleh kapal perang atau kapal pemerintah. Yang dimaksud dengan kapal pemerintah adalah kapal yang bukan kapal perang, tetapi kapal yang menjalankan tugas pemerintah. Kapal yang demikian tidak dibenarkan terlibat dalam perdagangan, sebab jika kapal ini dioperasikan untuk tujuan komersial, maka kapal tersebut tunduk pada yurisdiksi negara pantai, sebagaimana diatur dalam pasal 27 KHL 1982.

Namun dalam KHL 1982, pengertian dari "*jurisdiction*" sendiri tidak dijelaskan secara tepat. Selain pasal 27 dan 28 KHL 1982, istilah "*jurisdiction*" juga dipakai dalam pasal 56 ayat 1 sub (b) yang meliputi :

- a. yurisdiksi atas pembuatan dan pemakaian pulau buatan, instalasi dan bangunan.
- b. yurisdiksi di bidang ilmiah kelautan;
- c. yurisdiksi di bidang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut.

Menurut *Black's Law Dictionary* kata *jurisdiction* atau yurisdiksi mengandung beberapa arti, yaitu :<sup>133</sup>

- a. *The authority by which courts and judicial officer take cognizance of and decide cases*  
(kewenangan pengadilan/pejabatnya untuk mempertimbangkan dan memutuskan perkara)
- b. *The legal right by which judges exercise their authority.*  
(wewenang hukum dari hakim untuk menjalankan kekuasaannya)

<sup>133</sup> Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary*, 1979, St. Paul Minn, West Publishing Co, h. 766.

- c. *It exists when court has cognizance of class of cases involved, proper parties are present, and point to be decided is within powers of court.*

(yurisdiksi muncul bila pengadilan telah mempertimbangkan tingkatan perkara, kehadiran piha-pihak sebagaimana mestinya, dan kompetensi pengadilan)

- d. *Power and authority of court to hear and determine a judicial proceeding.*

(kekuasaan dan kewenangan pengadilan untuk memeriksa dan menentukan tindakan hukum).

- e. *Areas of authority, the geographic area in which the court has power or types of cases it has power to hear.*

(wilayah kewenangan, suatu wilayah geografis dimana pengadilan memiliki kekuasaan, atau kekuasaan pengadilan memeriksa jenis-jenis perkara tertentu)

Sedangkan menurut Kamus Lengkap Inggris-Indonesia (E Pino dan T. Wittermaus) menyatakan bahwa kata *jurisdiction* berarti : (1) hal mengadili ; (2) kuasa (kehakiman) ; (3) wilayah yang berada dibawah kuasa itu.<sup>134</sup> Sementara menurut Kamus Oxford Advanced, *jurisdiction* berarti : (1) *administration of justice* (penyelenggaraan peradilan) ; (2) *legal authority* (kekuasaan hukum) ; (3) *right to exercise this* (hak untuk melaksanakan kekuasaan hukum ini) ; (4) *extent of this* (perluasan hak ini).<sup>135</sup>

<sup>134</sup> I Made Pasek Diantha, *Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia. Berdasarkan Konvensi Hukum Laut PBB 1982, 2002, Cet.I*, Penerbit CV. Mandar Maju, Bandung, h.27.

<sup>135</sup> *Ibid*

Dalam Kamus Hukum menurut **Subekti dan Tjitrosudibio**, *jurisdiction* berarti : (1) Kekuasaan hukum ; (2) wewenang mengadili.<sup>136</sup>

Menurut **John M. Echols dan Hassan Shadily** (Kamus Inggris Indonesia), *jurisdiction* berarti : (1) hak hukum atas ; (2) termasuk hak hukum atau batas kekuasaan.<sup>137</sup>

Berdasarkan kutipan –kutipan itu, tampaknya yurisdiksi memiliki dua arti, yaitu : dalam arti sempit dan dalam arti luas. Dalam arti sempit yurisdiksi berarti terbatas pada kekuasaan pengadilan untuk menegakkan aturan hukum, sedangkan dalam arti luas, yurisdiksi berarti kekuasaan menegakkan aturan yang tidak hanya dimiliki oleh pengadilan tetapi juga oleh aparat administratif.

Yurisdiksi dalam arti sempit dianut oleh *Black's Law Dictionary*. Kamus Lengkap Inggris Indonesia dan Kamus *Oxford Advanced*. Sementara dalam Kamus Hukum (**Subekti dan Tjitrosoedibio**) dan **John M. Echols dan Hassan Shadily** menganut pandangan luas karena dijelaskan selain yurisdiksi berarti wewenang mengadili juga berarti kekuasaan hukum atau batas kekuasaan (hak hukum). Tentunya kekuasaan hukum atau kewenangan hukum ini bisa dimiliki bukan saja oleh lembaga peradilan namun juga oleh lembaga selain peradilan, dalam hal ini termasuk di dalamnya kewenangan dalam penegakan hukum di bidang penyidikan sebagai salah satu fungsi pemerintahan.

Konvensi Hukum Laut 1982 ternyata menganut pengertian yurisdiksi dalam arti luas. Hal ini bisa dilihat dalam pasal 60 ayat 2 KHL 1982 yang dengan

---

<sup>136</sup> *ibid*

<sup>137</sup> John M. Echols dan Hasan Shadily, *Kamus Inggris Indonesia*, 2000, Cet. XXIV, Penerbit P.T. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, h.338

tegas menyatakan bahwa yurisdiksi negara pantai meliputi penegakan hukum (oleh pengadilan) atas pelanggaran hukum terhadap pulau buatan, instalasi dan bangunan.

Selain itu yurisdiksi negara pantai juga meliputi penegakan peraturan perundang-undangan negara pantai yang bertalian dengan bea cukai, fiscal, kesehatan, keselamatan dan imigrasi. Dalam KHL 1982, yurisdiksi demikian termasuk dalam yurisdiksi eksklusif.

Demikian pula dalam pasal 56 ayat 1 sub (b) KHL 1982 yang mengatur tentang perlindungan dan pelestarian lingkungan laut. Menurut **I Made Pasek Diantha**, yurisdiksi ini dinyatakan sebagai yurisdiksi administratif,<sup>138</sup> seperti yang dapat dilihat dalam pasal 62 ayat 4 KHL 1982 terutama yang berkenaan dengan kewenangan negara pantai mengeluarkan izin penangkapan ikan bagi warga negara asing terutama keharusan membayar bea tertentu dan pungutan lainnya.

Dalam bukunya yang berjudul *Principles of Public International Law*, **Ian Brownlie** menyatakan bahwa yurisdiksi merupakan bagian dari aspek-aspek yang berhubungan dengan kewenangan hukum dari suatu negara dan dikaitkan dengan kedaulatan.<sup>139</sup>

**Ian Brownlie** menyatakan :<sup>140</sup>

*“Jurisdiction is an aspect of sovereignty and refers to judicial, legislative, and administrative competence. Distinct from the power to make decisions or rules (the prescriptive or legislative jurisdiction) is the power to take executive action in pursuance of or consequent on the making of decisions or rules (the enforcement or prerogative jurisdiction).”*

<sup>138</sup> I Made Pasek Diantha, *op.cit.*, h. 28.

<sup>139</sup> Ian Brownlie, *Principles of Public International Law*, 1979, Third Edition, Oxford University Press, London, h. 198.

<sup>140</sup> *Ibid*

Dari pengertian di atas maka yurisdiksi disini mempunyai arti yang lebih luas, karena berkaitan dengan masalah peradilan, pembuatan undang-undang maupun penegakan hukum atau aturan yang berlaku melalui wewenang administrative (*administrative competence*) yang dimiliki oleh pemerintah.

Didalam pelaksanaannya, maka menurut **Martin Dixon** tetap mengindahkan prinsip-prinsip dasar dari yurisdiksi yaitu : <sup>141</sup>

*"First, that a state has authority under international law to apply its municipal laws to matters arising within and outside its territory, irrespective of the nationality of the object of that jurisdiction : this is its prescriptive jurisdiction. Secondly, however, this prescriptive jurisdiction is curtailed in practice by the fact that the enforcement of jurisdiction may take place only in a state's own territory unless some special permission has been granted to exercise enforcement jurisdiction in an area under the sovereignty of another state. In other words, a state can not employ its enforcement machinery (police, courts etc) in the territory of another state. Thirdly, and as a corollary of the second principle, a state has absolute and exclusive power of enforcement within its own territory over all matters arising therein, unless that power is curtailed by some rule of international law, either general or specific."*

Dengan demikian maka sebuah negara mempunyai kewenangan berdasarkan Hukum Internasional untuk menerapkan yurisdiksi nasionalnya terhadap masalah-masalah yang terdapat di dalam dan diluar teritorialnya, namun dalam pelaksanaannya tetap memperhatikan petunjuk atau ketentuan yang membatasi pengakuan yurisdiksi, yang hanya berlaku di dalam wilayah atau teritorialnya sendiri kecuali ada kesepakatan atau justifikasi untuk melaksanakan yurisdiksinya dibawah kedaulatan negara lain, disamping juga tetap

---

<sup>141</sup> Martin Dixon. *loc.cit.*, h. 116

memperhatikan ketentuan-ketentuan hukum internasional baik ketentuan yang bersifat umum maupun khusus.<sup>142</sup>

Didalam Hukum Internasional dibedakan dua macam yurisdiksi, yaitu yurisdiksi perdata (*civil jurisdiction*) dan yurisdiksi kriminal (*criminal jurisdiction*).

Yurisdiksi perdata mengatur bahwa negara pantai tidak boleh menghentikan atau merubah haluan kapal asing yang melintasi laut teritorialnya untuk tujuan melaksanakan yurisdiksi perdata bertalian dengan seseorang yang berada di atas kapal itu.<sup>143</sup>

Demikian pula negara pantai tidak dapat melaksanakan eksekusi terhadap atau menahan kapal untuk keperluan proses perdata apapun, kecuali hanya apabila berkenaan dengan kewajiban atau tanggung jawab ganti rugi yang diterima atau yang dipikul oleh kapal itu sendiri dalam melakukan atau untuk maksud perjalanannya melalui perairan Negara pantai. Namun hal ini tidak mengurangi hak Negara pantai untuk melaksanakan eksekusi atau penangkapan sesuai dengan undang-undangnya dengan tujuan atau guna keperluan proses perdata terhadap suatu kapal asing yang berada di laut territorial atau melintasi laut territorial setelah meninggalkan perairan pedalaman.<sup>144</sup>

---

<sup>142</sup> Sebagai contoh adalah Pasal 2 ayat 7 Piagam PBB tentang kewajiban suatu negara untuk tidak mencampuri urusan-urusan yang pada hakekatnya termasuk urusan dalam negeri negara lain. Kecuali hal ini dilakukan dalam rangka menanggulangi atas ancaman-ancaman kekerasan terhadap perdamaian dan tindakan-tindakan agresif.

<sup>143</sup> Pasal 28 ayat 1 KHL 1982

<sup>144</sup> Pasal 28 ayat 2 dan 3 KHL 1982

Kewajiban-kewajiban kapal seperti ini, dapat timbul misalnya, bila terjadi tabrakan kapal didalam lingkungan perairan Indonesia atau bila kapal merusak jarring ikan atau pelampung laut atau fasilitas / sarana pelabuhan.

Oleh karena itu masalah yang akan diteliti adalah apakah hak melancarkan suatu pengejaran seketika dapat diklaim oleh suatu negara pantai sehubungan dengan yurisdiksi perdata terhadap kapal yang sedang melintasi perairan wilayahnya, yaitu bilamana kapal dengan maksud hendak menghindarkan diri dari gugatan negara pantai, dengan jalan melarikan diri ke laut bebas.

Sedangkan mengenai yurisdiksi kriminal, jika terjadi pelanggaran perundang-undangan negara pantai, maka pemerintah berhak menahan kapal yang melanggar itu dan membawanya ke pelabuhan untuk diadili. Tetapi yurisdiksi kriminal ini harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut :<sup>145</sup>

- a. apabila akibat kejahatan itu dirasakan di Negara pantai ;
- b. apabila kejahatan itu termasuk jenis yang mengganggu kedamaian negara tersebut atau ketertiban laut wilayah;
- c. apabila telah diminta bantuan penguasa setempat oleh nakhoda kapal atau oleh wakil diplomatik atau pejabat konsuler Negara bendera, atau
- d. apabila tindakan itu dalam rangka menumpas perdagangan gelap narkotika atau bahan psychotropika.

Hal penting dalam masalah yang akan dikaji menyangkut yurisdiksi kriminal adalah bahwa KHL 1982 tidak banyak mengurangi wewenang negara pantai dalam rangka melaksanakan yurisdiksi kriminalnya atas kapal dagang asing

---

<sup>145</sup> Pasal 27 ayat 1 huruf (a), (b), (c), (d) KHL 1982'

ketika melaksanakan Lintas Damai, karena tidak diperbolehkan negara untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap kapal dagang asing tersebut, sekalipun kapal itu berada dalam perairan pedalaman, kecuali bilamana persyaratan seperti tersebut dalam pasal 27 ayat 1 KHL 1982 telah terpenuhi.

Pembatasan penting bagi negara pantai dalam melaksanakan yurisdiksi kriminalnya adalah tercantum dalam pasal 27 ayat 5 KHL 1982, yaitu Negara pantai tidak dibenarkan untuk mengambil langkah apapun diatas kapal asing yang melintasi laut teritorial untuk melakukan penangkapan seseorang atau melakukan penyidikan apapun yang berkaitan dengan kejahatan apapun yang dilakukan *sebelum kapal itu memasuki laut teritorial.*

Oleh karena itu masalah yang akan dikaji dalam yurisdiksi kriminal ini adalah : *Pertama*, yaitu mengenai jenis pelanggaran yang dilakukan oleh awak kapal atau penumpang kapal di atas kapal asing itu, maka yurisdiksi negara pantai atau yurisdiksi negara bendera yang akan diberlakukan. Dalam hal ini apakah ada prinsip atau pedoman yang dipakai untuk menentukan negara manakah yang berwenang dalam melaksanakan yurisdiksinya.

Sebagaimana diketahui bahwa sebagian besar pelanggaran hukum atau delik yang terjadi adalah di perairan kepulauan dan laut wilayah bahkan di perairan pedalaman. Bilamana suatu kapal dagang asing memasuki perairan pedalaman suatu negara pantai yang berdaulat penuh, baik negara pantai maupun negara bendera dapat menerapkan yurisdiksinya di atas kapal tersebut. Konflik hukum baru terjadi jika terjadi pelanggaran di atas kapal tersebut. Hukum

internasional dalam hal ini mengakui dua prinsip dasar yang masing-masing sudah diakui secara umum.

Prinsip pertama ialah yurisdiksi teritorial yang dimiliki negara pantai, yang memberikan hak untuk melindungi kepentingannya terhadap pelanggaran hukum atau ketentuan-ketentuan yang dilakukan oleh kapal asing. Prinsip kedua ialah yurisdiksi kuasi teritorial negara bendera atas kapal dan awaknya.<sup>146</sup>

Diantara kedua prinsip ini perlu diupayakan harmonisasi dalam penegakan yurisdiksi keduanya. Di satu pihak negara bendera mempunyai yurisdiksi terhadap kapal dan awaknya meskipun berada di luar wilayahnya, dan di lain pihak negara pantai dapat menerapkan yurisdiksinya terhadap kapal asing yang berada di wilayah perairannya.

*Kedua*, sebagaimana diketahui bahwa dalam yurisdiksi kriminal, negara pantai tidak terbatas pada tindakan menahan orang yang berada di atas kapal yang sedang melintas itu saja, melainkan juga mencakup pelaksanaan penyidikan terhadap kapal. Hal ini tentunya dapat berakibat tertundanya perjalanan kapal asing tersebut, karena diperintahkan untuk menuju ke pelabuhan terdekat guna menyelesaikan penyidikan. Dalam keadaan tersebut di atas, kapal tersebut tidak mengindahkan perintah aparat penegak hukum setempat supaya berhenti, bahkan melarikan diri ke laut bebas, dengan maksud menghindarkan diri dari pelaksanaan yurisdiksi kriminal. Tindakan ini tentu saja menimbulkan kesulitan bagi kapal itu sendiri karena pengejaran seketika dapat dilakukan terhadap kapal itu.

---

<sup>146</sup> Mustafa Djuang Harahap, *loc.cit.*, h. 36

Dari uraian dan situasi di atas, timbul persoalan yaitu apakah tindakan setelah melakukan kejahatan oleh kapal asing itu dapat membenarkan negara pantai untuk melancarkan pengejaran seketika (*hot pursuit*). Hal ini mengingat karena selama pelintasan status hukum kapal asing itu mengalami perubahan pada waktu kapal melalui zona-zona perairan yang berbeda-beda.

Demikian pula timbul persoalan, apakah pengejaran seketika negara pantai hanya dapat diberlakukan dalam hal terjadi *dolus delicti* yang dilakukan oleh sebuah kapal asing atau orang-orang yang berada di kapal itu ataukah juga mencakup tindakan-tindakan yang dilakukan dengan kelalaian (*culpa*)

Menurut prinsip-prinsip hukum internasional, hukum suatu negara dapat berlaku di suatu wilayah, dimana negara yang bersangkutan mempunyai kedaulatan. Dan suatu negara dianggap mempunyai wewenang yurisdiksi kriminal menurut hukum internasional, bilamana negara itu mempunyai kompetensi untuk melakukan penuntutan atau penyidikan karena terjadinya sesuatu tindakan atau kelalaian yang dikualifisir sebagai delik menurut hukum nasional negara yang bersangkutan. Negara juga diakui berwenang menangani setiap delik yang terjadi di dalam batas-batas lingkungan wilayah negara tanpa memandang nasionalitas si pelaku.

*Ketiga*, karena yang menjadi pokok kajian dalam tesis ini adalah wewenang pemerintah terhadap kapal-kapal asing yang melakukan Hak Lintas Damai di perairan Indonesia, maka berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, banyak aparat penegak keamanan dan hukum yang berwenang menangani pelanggaran terhadap peraturan hukum di wilayah perairan Indonesia,

yaitu diantaranya adalah Tentara Nasional Indonesia-Angkatan Laut, Kesatuan Pengawal Laut dan Pantai (KPLP) / Departemen Perhubungan, Direktorat Bea dan Cukai / Departemen Keuangan, Direktorat Keimigrasian/Departemen Kehakiman, Polisi Republik Indonesia (Polri), dan Departemen Kelautan dan Perikanan.

Jadi yang menjadi starting point dalam penegakan yurisdiksi oleh negara pantai adalah bahwa pada prinsipnya yurisdiksi atas lautan tidak sepenuhnya tergantung pada gerakan kapal yang hendak meninggalkan atau menuju memasuki perairan pedalaman (pelabuhan) suatu negara tetapi juga tergantung pada sifat dan akibat dari tindakan ataupun kelalaian yang dilakukan oleh kapal yang melintas yang terjadi dalam batas-batas yurisdiksi teritorial sesuatu negara.

### 3.1.1. Yurisdiksi Kriminil

Berdasarkan ruang lingkup masalah sebagaimana tersebut di atas, maka tetap mengacu kepada pasal 27 KHL 1982 bahwa dalam penegakan yurisdiksi kriminil ini hanya terbatas pada dua tindakan hukum, **melakukan penangkapan dan melakukan penyidikan** terhadap orang yang melakukan kejahatan di atas kapal.

Namun di dalam ayat 5-nya ditentukan bahwa:

*“Kecuali dalam hal sebagaimana di tentukan dalam Bab XII atau yang bertalian dengan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan yang ditetapkan sesuai dengan Bab V, Negara pantai tidak dibenarkan untuk mengambil langkah apapun diatas kapal asing yang melintasi laut territorial untuk melakukan penangkapan seseorang atau melakukan penyidikan apapun yang bertalian dengan kejahatan apapun yang dilakukan sebelum kapal itu memasuki laut territorial, apabila kapal tersebut dalam perjalanannya dari suatu pelabuhan asing, hanya melintasi laut territorial tanpa memasuki perairan pedalaman”.*”

BAB XII KHL 1982 memuat ketentuan-ketentuan tentang pemeliharaan dan perlindungan lingkungan laut, khususnya pasal 211 yang mengatur tentang pencemaran yang berasal dari kapal. Sedangkan BAB V adalah Bab mengenai Zona Ekonomi Eksklusif. Pasal 73 dari Bab ini memuat ketentuan tentang pelaksanaan atau penerapan peraturan perundang-undangan Negara Pantai di Zona Ekonomi Eksklusif.

Dari pasal 73 ayat (3) KHL 1982 tersebut dapat disimpulkan bahwa konvensi secara prinsip mengakui adanya yurisdiksi kriminal negara pantai atas tindak pidana pencurian ikan di ZEE dan berdasarkan hukum nasional yang ada,<sup>147</sup> negara pantai dapat menerapkan yurisdiksi *tanpa harus menunggu kapal tersebut sudah memasuki laut teritorial*.

Sedangkan dalam pasal 27 ayat 5 KHL 1982, berlakunya yurisdiksi kriminal harus menunggu bahwa kapal itu sudah memasuki laut wilayah. Konvensi memang *tidak menjelaskan antara kejahatan yang terjadi ketika melintas di laut wilayah atau pada saat berlabuhnya kapal dan kejahatan yang terjadi sebelum kapal itu melintas di laut wilayah*. Dalam hal ini sebagai contoh, Misalnya, telah terjadi kejahatan di atas kapal, sementara kapal sedang melintasi laut teritorial suatu negara pantai dalam perjalanannya ke negara lain dan hal ini baru diketahui kemudian sewaktu kapal berada di laut bebas atau berada di salah satu perairan suatu negara, maka dalam hal ini negara pantai tidak

---

<sup>147</sup> Undang-undang Nomor 5 Tahun 1983 pasal 9 yang mengatur tentang ganti rugi yang harus dibayarkan kepada pemilik pulau-pulau buatan, instansi-instansi dan bangunan-bangunan lainnya, dan pasal 15 tentang uang jaminan yang penetapannya dilakukan oleh Pengadilan Negeri yang berwenang.

dapat menerapkan yurisdiksinya, kecuali kejahatan yang berkaitan dengan pembajakan (*piracy*) di laut,<sup>148</sup> yang mewajibkan agar semua negara peserta konvensi harus bekerja sama dalam penindasan pembajakan di laut lepas atau ditempat lain manapun diluar yurisdiksi sesuatu Negara.

Dengan demikian yurisdiksi atas lautan tidak saja tergantung pada gerakan kapal yang hendak menuju atau meninggalkan pelabuhan tetapi juga tergantung pada sifat dan akibat tindakan (kejahatan) atau kelalaian yang terjadi dalam yurisdiksi suatu negara pantai. Oleh karena itu dalam menerapkan yurisdiksi kriminal di laut wilayah ada 2 prinsip dasar, yaitu laut wilayah adalah bagian wilayah negara pantai, dimana negara pantai mempunyai kedaulatan penuh, dan wewenang kedaulatan ini dibatasi oleh *innocent passage*, yang merupakan hak bagi semua kapal asing. Selama kapal menjalankan hak lintas secara damai, maka selama itu pula hanya perundang-undangan negara benderalah yang berlaku diatas kapal itu.

Berbeda dengan benda-benda lain yang dapat dijadikan milik pribadi, kapal mempunyai sifat nasional yang hampir menyerupai pribadi nasional. Bila dikatakan sebuah kapal mempunyai hubungan yurisdiksi dengan suatu negara berdaulat, menurut kelaziman nasional sebuah kapal ditentukan oleh hal di negara mana ia terdaftar dan memperoleh hak untuk mengibarkan bendera negara yang bersangkutan.<sup>149</sup>

---

<sup>148</sup> Pasal 100 KHL 1982.

<sup>149</sup> Mustafa Djuang Harahap, *op. cit.*, h. 55 – 56.

Dalam pasal 18 KHL 1982, konvensi membedakan antara kapal asing yang berlabuh atau yang melintas di laut wilayah di negara pantai disatu pihak dan kapal asing yang sedang berlayar di laut wilayah dalam rangka melakukan lintas damai di pihak lain. Pasal tersebut menetapkan bahwa melintas berarti melakukan pelayaran melalui laut wilayah dengan tujuan hendak melintasi laut tanpa memasuki perairan pedalaman ataupun hendak menuju laut bebas setelah meninggalkan perairan pedalaman.

Dalam rangka penegakan yurisdiksi kriminal atas kapal dagang asing yang berada di laut wilayah suatu negara pantai, maka KHL membedakan antara kapal-kapal asing yang berhenti di laut wilayah (terkecuali dalam hal-hal seperti tersebut dalam pasal 18 KHL 1982) dan kapal-kapal yang sedang melintasi laut wilayah itu setelah meninggalkan perairan pedalaman di satu pihak dan kapal-kapal asing yang hanya berlayar melalui laut territorial itu tanpa memasuki perairan pedalaman di lain pihak.

Dalam hal terjadi pelanggaran undang-undang dan peraturan hukum, negara pantai berhak menahan kapal yang melanggar itu dan membawanya kepelabuhan untuk diadili. Bilamana kapal melarikan diri dari peradilan, maka dapatlah dilancarkan pengejaran seketika oleh negara pantai. Negara pantai dibenarkan melancarkan pengejaran seketika terhadap kapal asing melalui bagian-bagian tertentu dari laut wilayah, sedangkan hak lintas damai untuk sementara waktu ditangguhkan oleh negara pantai.

Penanggulangan tersebut berhubungan dengan alasan-alasan keamanan, namun dengan syarat bahwa penanggulangan tersebut terlebih dahulu telah diumumkan sebagaimana mestinya.<sup>150</sup> Demikian pula pengejaran seketika dapat dilakukan, jika kapal itu sendiri turut dipersalahkan telah melakukan suatu pelanggaran undang-undang dan peraturan negara pantai,<sup>151</sup> dan negara pantai terlebih dahulu harus yakin bahwa benar telah terjadi suatu pelanggaran perundang-undangan setempat dan tindakan yang dilakukan kapal asing itu tergolong kejahatan berat dan membahayakan ketertiban dan keamanan negara pantai. Bilamana suatu negara sedang mempertimbangkan untuk melakukan atau tidak melakukan pengejaran seketika terhadap sebuah kapal asing, maka negara pantai mempunyai kebebasan untuk memiliki satu diantara dua kepentingan yang didahulukan, yaitu *kepentingan untuk menegakan hukum terhadap delik yang telah dilakukan dan kebebasan pelayaran*.

Mengenai kapal dagang asing yang memasuki pelabuhan-pelabuhan negara pantai, penegakan yurisdiksi kriminal ditetapkan dalam sejumlah traktat komersial maupun dalam kebiasaan internasional, yaitu berlakunya yurisdiksi setempat bagi delik yang dilakukan di atas kapal itu, termasuk orang-orang yang terlibat dalam kejahatan itu, bahkan terhadap delik yang terjadi sebelum kapal tersebut memasuki pelabuhan.<sup>152</sup>

---

<sup>150</sup> Pasal 25 ayat 3 KHL 1982

<sup>151</sup> Pasal 111 ayat 1 KHL 1982

<sup>152</sup> Mustafa Djuang Harahap, *op.cit.*, h.74

Dalam hal demikian seandainya kapal asing tersebut melarikan diri dengan maksud hendak menghindari dari pelaksanaan yurisdiksi setempat, maka kapal itu boleh dikejar di lautan bebas oleh negara pantai.<sup>153</sup>

Oleh karena itu perlu mengkaji pasal 27 ayat 2 KHL 1982 yang menentukan bahwa negara pantai dapat melakukan tindakan sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku di negara itu, termasuk penahanan terhadap orang-orang atau melaksanakan penyidikan diatas kapal yang sedang melintasi laut teritorialnya setelah meninggalkan perairan pedalaman.

Jadi peristiwa larinya suatu kapal asing ke lautan bebas dengan maksud hendak menghindari dari pelaksanaan penyidikan dan penahanan orang-orang yang melakukan delik diatas kapal akan menimbulkan hak pengejaran seketika oleh negara pantai.

Dalam pasal 27 KHL 1982 memang tidak membedakan antara para awak kapal dan para penumpang kapal terhadap “*persons*” (orang-orang) yang terhadapnya dapat diberlakukan yurisdiksi negara pantai.

Menurut *Conseil d’Etat Perancis* mengenai ruang lingkup berlakunya yurisdiksi negara bendera maupun negara pantai, adalah sebagai berikut :<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> *Ibid*

<sup>154</sup> *Ibid.*, h. 71

**Yurisdiksi negara pantai tidak mencakup :**

- a. **Kejahatan-kejahatan yang dilakukan oleh sesama para awak kapal itu sendiri, dan**
- b. **Hal-hai yang ada kaitannya dengan disiplin intern kapal asing itu.**

**Sedangkan yurisdiksi negara pantai menurut *Conseil d'Etat* ini hanya mencakup :**

- a. **Kejahatan-kejahatan yang dilakukan di atas kapal itu oleh atau terhadap orang-orang selain daripada awak kapal, misalnya oleh atau terhadap para penumpang kapal.**
- b. **Meliputi kejahatan-kejahatan yang dilakukan oleh awak kapal yang mengakibatkan timbulnya gangguan pada ketertiban umum negara pantai, dan**
- c. **Permohonan dari negara bendera yang meminta bantuan penguasa setempat untuk turun tangan terhadap kejahatan-kejahatan yang dilakukan di atas kapal.**

**Oleh karena itu suatu tindakan yang hanya menyangkut soal tata tertib intern dan disiplin di dalam kapal, penyelesaiannya diserahkan kepada negara bendera, sedangkan mengenai tindakan – tindakan pelanggaran yang terjadi di atas kapal asing seperti pemberontakan atau perkelahian sesama awak kapal dan sebagai akibat dari timbulnya situasi yang sedemikian rupa hingga menimbulkan gangguan terhadap ketentraman, ketertiban dan keamanan pelabuhan dan perairan negara pantai, maka negara pantai dapat menerapkan yurisdiksi kriminilnya.**

### 3.1.2. Yurisdiksi Perdata

Dalam Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang mengatur tentang yurisdiksi perdata kapal asing di laut teritorial negara pantai, penegakan yurisdiksi setempat dapat diberlakukan ke kapal asing tersebut dengan banyak pembatasan. Hal ini seperti terdapat pada pasal 28 ayat 2 KHL 1982 bahwa yurisdiksi perdata *hanya* berlaku terhadap hal-hal yang berkaitan dengan *kewajiban* atau *tanggung jawab ganti rugi* yang diterima atau yang dipikul oleh kapal itu sendiri dalam melakukan atau untuk maksud perjalanannya melalui perairan Negara Pantai. Sebagai contoh dari kewajiban semacam ini dapat ditemukan antara lain dalam pasal 26 ayat 2 KHL 1982 yang menentukan bahwa :

*“Pungutan dapat dibebankan pada kapal asing yang melintasi laut teritorial hanya sebagai pembayaran bagi pelayanan khususnya yang diberikan kepada kapal tersebut. Pungutan ini harus dibebankan tanpa diskriminasi.”*

Jika kapal itu melarikan diri untuk menghindari dari pembayaran kewajiban tersebut, maka pemerintah demi kepentingan proses perkara perdata ini sebagaimana ditentukan dalam ayat 3 nya dapat melakukan pengejaran seketika selama kapal tersebut berada di laut teritorial atau melintasi laut teritorial setelah meninggalkan perairan pedalaman.

Dalam KHL 1982, pengaturan mengenai pengejaran seketika diatur dalam pasal 111 KHL 1982, yang *membedakan antara pelanggaran undang-undang dan peraturan negara pantai yang dilakukan di perairan pedalaman atau di laut*

*wilayah dan pelanggaran hak-hak yang dilakukan di lingkungan zona tambahan.*

Pasal 111 ayat 1 KHL 1982 menyatakan :

*“Pengejaran seketika suatu kapal asing dapat dilakukan apabila pihak yang berwenang dari Negara pantai mempunyai alasan cukup untuk mengira bahwa kapal tersebut telah melanggar peraturan perundang-undangan Negara itu. Pengejaran demikian harus dimulai pada saat kapal asing atau salah satu dari sekocinya ada dalam perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut territorial atau zona tambahan apabila pengejaran itu tidak terputus. Adalah tidak perlu bahwa pada saat kapal asing yang berada dalam laut territorial atau zona tambahan itu menerima perintah untuk berhenti, kapal yang memberi perintah itu juga berada dalam laut territorial atau zona tambahan. Apabila kapal asing tersebut berada dalam zona tambahan, sebagaimana diartikan dalam pasal 33, pengejaran hanya dapat dilakukan apabila telah terjadi pelanggaran terhadap hak-hak untuk perlindungan mana zona itu telah ditetapkan.”*

Karena adanya perbedaan demikian, maka pelanggaran undang-undang dan peraturan oleh kapal asing di dalam laut wilayah atau perairan kepulauan suatu negara, akan menimbulkan wewenang bagi negara pantai tersebut untuk melakukan pengejaran seketika. Dalam hal ini jenis pelanggaran dari ketentuan atau peraturan yang dilanggar tersebut, konvensi tidak merinci lebih lanjut.

Sedangkan pelanggaran hukum yang terjadi di atas kapal asing yang berada dalam zona tambahan, negara pantai *hanya* dapat menerapkan yurisdiksinya bila kapal asing tersebut memang telah melanggar ketentuan-ketentuan sebagaimana telah dirinci oleh Konvensi, yaitu *yang berkaitan dengan pelanggaran bea cukai, fiscal, imigrasi atau saniter dalam wilayah atau laut territorialnya.*<sup>155</sup>

<sup>155</sup> Pasal 33 KHL. 1982. Sebagai contoh, untuk pelanggaran di bidang keimigrasian diatur dalam pasal 48 dan 53 Undang-undang Nomor 9 tahun 1992 tentang Keimigrasian (LNRI Tahun 1992 Nomor 33, TLNRI Nomor 3474)

Dengan demikian negara pantai berwenang melancarkan pengejaran seketika diawali di lingkungan zone tersebut terhadap kapal asing yang melakukan pelanggaran di zone itu yang memang dibentuk untuk mengawasi dan melindungi kepentingan di zone tersebut. Namun hak pengejaran seketika berhenti segera setelah kapal yang dikejar memasuki laut teritorial negaranya sendiri atau Negara ketiga.

Mengenai pelaksanaan pengejaran seketika hanya dapat dilakukan oleh kapal-kapal perang atau pesawat udara militer atau kapal-kapal atau pesawat udara lainnya yang diberi tanda yang jelas dan dapat dikenal sebagai kapal atau pesawat udara dalam dinas pemerintah dan berwenang untuk melakukan tugas itu.<sup>156</sup>

Demikian pula mengenai hak pengejaran seketika (*right of hot pursuit*) dalam ketentuan hukum nasional juga diatur di dalam pasal 17 *Territoriale Zee En Maritieme Kringen Ordonnantie* (Stb.1939 Nomor 442) atau TZMKO.

### **3.2. Yurisdiksi Nasional Dalam Penegakan Hukum Di Laut**

Sebagaimana diatur oleh Undang-undang bahwa untuk menjaga integritas wilayah NKRI dan mempertahankan stabilitas keamanan di laut serta melindungi sumber daya alam di laut dari berbagai bentuk gangguan keamanan dan pelanggaran hukum di wilayah perairan yurisdiksi nasional Indonesia, dengan tetap mempertimbangkan konsepsi dasar bahwa perwujudan keamanan di laut

---

<sup>156</sup> Pasal III ayat 5 KHL 1982

pada hakekatnya memiliki dua dimensi yaitu *penegakan kedaulatan* dan *penegakan hukum* yang saling berkaitan satu dengan lainnya.

Persepsi keamanan di laut tidak hanya masalah penegakan kedaulatan dan hukum tetapi keamanan di laut mengandung pemahaman bahwa laut harus aman digunakan bagi pengguna dan bebas dari ancaman atau gangguan terhadap aktivitas penggunaan atau pemanfaatan laut yaitu : laut bebas dari ancaman kekerasan, laut bebas dari ancaman navigasi, laut bebas dari ancaman terhadap perlindungan sumber daya laut dan laut bebas dari ancaman pelanggaran hukum.

Bagi bangsa Indonesia laut merupakan bagian integral dari wilayah negara yang tidak dapat dibagi-bagi, namun dapat dibedakan dalam rezim hukum yang mengaturnya. Oleh karena itu setiap pelanggaran disebagian wilayah perairan dalam yurisdiksi nasional dianggap sebagai suatu ancaman bagi seluruh wilayah Indonesia, sehingga perlu adanya langkah-langkah strategis untuk menjaga wilayah perairan dalam yurisdiksi nasional Indonesia terhadap ancaman yang membahayakan integritas wilayah NKRI.

Pemahaman mengenai penegakan kedaulatan di laut memiliki dua sisi, yaitu kedaulatan (*sovereignty*) dan hak berdaulat (*sovereign right*) yang diatur dalam KHL 1982, dan Indonesia telah meratifikasi konvensi tersebut ke dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 1985. Pada tiap rezim perairan sesuai dengan KHL 1982 ditetapkan kedaulatan dan hak berdaulat sebagai berikut :

- a. Di laut wilayah selebar 12 mil laut dari garis pangkal Indonesia memiliki kedaulatan penuh, artinya negara berhak mengatur segala ketentuan hukum nasional.

- b. Di zona tambahan selebar 24 mil laut dari garis pangkal, Indonesia memiliki hak berdaulat dalam bidang kepabeanan, sanitasi, migrasi dan fiscal.
- c. Di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia selebar 200 mil laut dari garis pangkal, memiliki hak berdaulat dalam eksplorasi dan eksploitasi sumber daya laut.
- d. Di Landas Kontinen sampai kedalaman 350 meter, Indonesia berhak untuk melakukan pemanfaatan sumber daya alam.

Sedangkan mengenai penegakan hukum di laut, sebagaimana dijelaskan dalam Bab sebelumnya, bahwa besarnya kewenangan dan yurisdiksi suatu negara pantai dalam menegakkan peraturan perundang-undangannya akan tergantung pula kepada status hukum dan kedudukan dari masing-masing zona atau wilayah perairannya.

Oleh karena itu dalam sub Bab ini akan dijelaskan penegakan hukum dalam yurisdiksi nasional yang berkaitan dengan rezim perairan sebagaimana diatur dalam KHL 1982. Dalam sub Bab ini juga akan dijelaskan tentang jenis-jenis pelanggaran hukum di laut dan penegakan hukumnya sebagaimana diatur dalam perundang-undangan nasional.

### **3.2.1. Penegakan Hukum Dalam Rezim Perairan**

Menurut KHL. 1982 , rezim hukum laut terbagi atas :

- a. Perairan Pedalaman
- b. Perairan Kepulauan

- c. Laut Wilayah
- d. Zona Tambahan
- e. Zona Ekonomi Eksklusif
- f. Landas Kontinen
- g. Laut Bebas

Indonesia sebagai Negara Kepulauan menurut KHL 1982 dan telah meratifikasi Konvensi ini dengan Undang- undang Nomor 17 Tahun 1985 memiliki perairan sebagai berikut :

**a. Perairan Indonesia (Perairan Pedalaman, Perairan Kepulauan dan Laut Wilayah).**

- 1). Perairan Indonesia meliputi laut territorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman. Laut territorial Indonesia adalah jalur laut selebar 12 mil laut yang diukur dari garis pangkal kepulauan Indonesia. Perairan Kepulauan adalah semua perairan yang terletak pada sisi dalam garis pangkal lurus kepulauan tanpa memperhatikan kedalaman atau jarak dari pantai. Perairan Pedalaman adalah semua perairan yang terletak pada sisi darat dari garis air rendah dari pantai-pantai Indonesia.
- 2). Kewenangan
  - a) Mempertahankan eksistensi / keberadaan Negara Kesatuan Republik Indonesia dari segala bentuk ancaman dan gangguan.
  - b) Memelihara stabilitas nasional dan turut serta memelihara stabilitas regional dan internasional

c) **Menegakkan hukum terhadap tindak pidana di wilayah perairan Indonesia meliputi :**

- (1). **Illegal entry / pelanggaran wilayah oleh kapal- kapal asing.**
- (2). **Imigran gelap**
- (3). **Pelanggaran Hak Lintas Damai.**
- (4). **Pelanggaran Hak Lintas Alur Laut Kepulauan**
- (5). **Pelanggaran Hak Lintas Transit**
- (6). **Pelanggaran Hak Akses dan Komunikasi**
- (7). **Tindakan provokasi oleh kapal –kapal asing di sekitar wilayah perairan Indonesia.**
- (8). **Sabotase obyek vital dan tindakan terorisme lainnya.**

d) **Melindungi sumber daya alam dan buatan, meliputi :**

- (1). **Pengamanan sumber daya alam hayati dari kegiatan penangkapan / eksploitasi tanpa izin, antara lain :**
  - (a). **Perikanan (*illegal fishing*)**
  - (b). **Kehutanan (*illegal logging*)**
  - (c). **Benda Cagar Budaya**
  - (d). **Pasir Laut**
  - (e). **Pencemaran Laut**
- (2). **Pengamanan sumber-sumber mineral dan sumber daya alam non hayati lainnya dari kegiatan eksplorasi atau eksploitasi tanpa izin.**

- e) Mengamankan pelayaran, meliputi :
- (1) Mencegah dan menindak kegiatan pelayaran yang dilakukan di luar alur pelayaran yang telah ditentukan.
  - (2) Mencegah dan menindak penggunaan bendera negara yang tidak sesuai dengan ketentuan penggunaan oleh kapal di laut.
  - (3) Mencegah dan menindak perbuatan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran dan keselamatan jiwa di laut.
  - (4) Memberi bantuan dan pengamanan kegiatan SAR di laut.
- f) Mengamankan pipa-pipa dan kabel-kabel bawah / dasar laut dan sarana komunikasi lainnya.
- g) Mencegah dan menindak kegiatan dan penelitian kedaulatan tanpa izin.
- h) Mencegah dan menindak kegiatan pemetaan atau survey hidro oseanografi tanpa izin.
- i) Mencegah dan menindak penyelundupan di laut.
- j) Mencegah dan menindak terhadap masuknya penyakit menular (karantina)
- k) Mencegah dan menindak pengangkutan obat-obat terlarang dan senjata api gelap.

#### **b. Zona Tambahan**

- 1) Zona tambahan adalah zona yang berbatasan dengan laut territorial yang lebarnya tidak melebihi 24 mil laut diukur dari garis pangkal lebar laut territorial.

**2) Kewenangan**

- a) mencegah terjadinya pelanggaran atas peraturan-peraturan yang berkenaan dengan kepabeanan, fiskal / pajak, imigrasi dan sanitasi (kesehatan lingkungan)
- b) Mencegah dan menindak terhadap pelanggaran pengangkutan Benda Cagar Budaya tanpa izin.

**c. Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI)**

- 1) ZEEI adalah suatu daerah di luar dan berdampingan dengan laut teritorial yang tunduk pada rezim hukum khusus yang lebarnya tidak boleh melebihi 200 mil laut dari garis pangkal laut territorial. Di ZEEI Indonesia mempunyai hak berdaulat untuk keperluan eksplorasi dan eksploitasi, konservasi dan pengelolaan sumber kekayaan alam, baik hayati maupun non hayati.
- 2) Kewenangan
  - a). Melindungi dan mengamankan sumber daya alam hayati maupun non hayati di ZEEI.
  - b). Melindungi dan mengamankan pulau-pulau buatan, instalasi-instalasi maupun alat-alat lainnya dalam rangka kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam hayati maupun non hayati di ZEEI.
  - c). Mengawasi dan menindak kegiatan penangkapan ikan tanpa izin.
  - d). Mencegah perbuatan yang dapat menimbulkan pencemaran laut.
  - e). Mengatur dan mencegah riset ilmiah kelautan tanpa izin.

#### **d. Landas Kontinen**

1). Landas kontinen suatu negara pantai meliputi dasar laut dan tanah dibawahnya yang merupakan kelanjutan alamiah wilayah daratnya hingga pinggirannya sebelah luar tepi kontinen, diukur dari daerah dibawah permukaan laut territorial suatu negara pantai hingga jarak 200 mil laut dari garis pangkal. Batas luar landas kontinen tidak boleh melebihi 350 mil laut dari garis pangkal, hak negara pantai atas landas kontinen tidak mempengaruhi status hukum perairan di atasnya atau ruang udara di atas perairan tersebut

2). Kewenangan negara pantai atas Landas Kontinen adalah sebagai berikut :

- a). mempunyai hak berdaulat untuk mengeksploitasi dan eksplorasi sumber kekayaan alam di Landas Kontinennya.
- b). Negara pantai mempunyai hak eksklusif untuk mengizinkan dan mengatur kegiatan dalam rangka mengeksplorasi atau mengeksploitasi sumber kekayaan alam di Landas Kontinen negara pantai tersebut.

#### **e. Laut Lepas**

Kebebasan di laut lepas meliputi kebebasan berlayar, penerbangan, memasang pipa dan kabel dibawah laut, kebebasan membangun pulau buatan dan instalasi lainnya, menangkap ikan, kebebasan riset ilmiah, dengan memperhatikan sebagaimana mestinya negara lain dalam melaksanakan kebebasan laut lepas itu.

Kewajiban setiap negara bendera untuk mencegah dan menindak kejahatan-kejahatan yang bersifat internasional meliputi :

1). Perompakan / pembajakan

- 2). Perdagangan budak
- 3). Penyiaran gelap
- 4). Kapal tanpa bendera / kebangsaan
- 5). Narkotika dan bahan psikotropika
- 6). Terorisme di laut (terorisme maritim)

Setelah mengetahui kewenangan yang dimiliki oleh Pemerintah Indonesia dalam melaksanakan penegakan hukum dengan masing-masing jenis pelanggaran yang dilakukan atas zona-zona perairan sebagaimana tersebut di atas, maka tanggung jawab Indonesia sebagai negara kepulauan sangat besar dalam menjaga, mengawasi, melindungi dan mengamankan hak lintas kapal asing ini melalui perairannya.

Dengan demikian di laut wilayah sebagai bagian dari perairan Indonesia, sebagai kajian / analisis yang tidak terlepas dari pembahasan tentang Hak Lintas Damai, maka wewenang pemerintah Indonesia lebih besar dibandingkan dengan zona / perairan atau hak lintas yang lain.

Dalam pasal 22 KHL 1982, Indonesia menetapkan alur-alur laut dan skema pemisah lalu lintas untuk hak lintas damai di laut teritorial dan perairan kepulauan,<sup>157</sup> termasuk menetapkan Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (berdasarkan pasal 53 KHL 1982).<sup>158</sup> Demikian pula berdasarkan pasal 19 dan pasal 25 KHL 1982 Indonesia dapat mengambil tindakan yang perlu dalam melindungi wilayah perairannya terhadap kegiatan –kegiatan yang dapat menyebabkan suatu lintasan dianggap sebagai tidak damai (*not innocent*).

---

<sup>157</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002

<sup>158</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2002



Sedangkan pasal 21 KHL 1982, memberi wewenang bagi Indonesia sebagai dasar hukum bagi negara pantai untuk menetapkan peraturan perundang-undangan yang ada hubungannya dengan pelaksanaan lintas damai, seperti misalnya tentang keselamatan pelayaran, perlindungan lingkungan laut, dan penelitian ilmiah.

Pasal 42 ayat 1 (a) yang berdasarkan pasal 54 KHL 1982 berlaku *mutatis mutandis* pada pelaksanaan hak lintas alur laut kepulauan memberikan hak kepada negara pantai untuk menetapkan peraturan perundang-undangan yang diperlukan untuk menjamin keselamatan pelayaran serta mengatur lalu lintas laut. Hal ini mengingat bahwa lintasan oleh kapal-kapal asing melalui perairan Indonesia ini seharusnya tidak menimbulkan masalah keselamatan pelayaran.

Demikian pula keamanan di laut harus menjadi prioritas utama melalui upaya penegakan hukum di laut di setiap zona / wilayah perairan dengan tetap memperhatikan hukum internasional dan hukum nasional. Terlebih jika dilihat dari konsepsi dasar Pertahanan Negara, keamanan di laut dengan segala sumber daya hayati dan non hayati merupakan komponen pendukung dan komponen cadangan dalam penyelenggaraan Pertahanan Laut Nusantara.<sup>159</sup>

Oleh karena itu dalam menerapkan yurisdiksi nasionalnya sebagai upaya penegakan hukum di laut, selain harus memperhatikan kepentingan nasionalnya di dan atau lewat laut, juga harus tetap mengakomodasikan kepentingan internasional.

Jadi bukan saja pemerintah harus menetapkan atau membuat peraturan-peraturan yang menjadi ruang lingkup wewenangnya, namun jauh lebih penting

---

<sup>159</sup> Penjelasan Umum Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara.

adalah menegakkan peraturan itu sendiri, yaitu penegakan hukum melalui perundang-undangan nasional. Karena hal ini merupakan *conditio sine qua non* demi terwujudnya kedamaian, ketertiban dan keamanan di laut sehingga dapat menangkal setiap ancaman terhadap kedaulatan dan integritas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).

### **3.2.2. Penegakan Hukum Dalam Perundang-undangan**

#### **1. Penegakan Hukum di Bidang Pelayaran.**

- a. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, ke pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.
- b. Alur pelayaran adalah bagian dari perairan yang alami maupun buatan yang dari segi kedalaman, lebar dan hambatan pelayaran lainnya dianggap aman untuk dilayari.
- c. Sarana bantuan navigasi pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan / atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
- d. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal dalam Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 yang dilanggar :
  - 1). Merusak sarana bantu navigasi, fasilitas alur pelayaran, melanggar pasal 100.

- 2). Nakhoda yang tidak mematuhi tata cara pelayaran, melanggar pasal 101.
- 3). Tidak menggunakan pandu pada perairan wajib pandu dan melaksanakan pemanduan tidak memenuhi persyaratan yang telah ditentukan melanggar pasal 102.
- 4). Pemilik kapal dan / atau nakhoda yang tidak melaporkan kerangka kapalnya kepada pejabat yang berwenang melanggar pasal 103.
- 5). Tidak menyingkirkan kerangka kapal dan / atau muatannya yang mengganggu keselamatan berlayar dan tidak mengasuransikannya, melanggar pasal 104.
- 6). Membangun / mengoperasikan pelabuhan umum tanpa izin, melanggar pasal 105.
- 7). Membangun / mengoperasikan pelabuhan khusus tanpa izin, melanggar pasal 106.
- 8). Menggunakan pelabuhan khusus untuk kepentingan umum tanpa izin, melanggar pasal 107.
- 9). Perubahan terhadap kapal tidak melaporkan kepada pejabat yang berwenang, melanggar pasal 108.
- 10). Berlayar melampaui daerah pelayaran yang ditentukan sesuai kelaiklautan kapal, melanggar pasal 109.
- 11). Tidak mematuhi tata tertib lalu lintas kapal di pelabuhan / berlayar tanpa surat izin berlayar, melanggar pasal 110.

- 12). Pengangkutan peti kemas yang tidak memenuhi persyaratan melanggar pasal 111.
- 13). Tidak memasang tanda pendaftaran pada kapal, melanggar pasal 112.
- 14). Pengalihan hak milik atas kapal tanpa nama, melanggar pasal 113.
- 15). Tidak memenuhi ketentuan pengibaran bendera kebangsaan, melanggar pasal 114.
- 16). Meninggalkan kapal tanpa alasan, secara paksa melayarkan kapal yang tidak laik laut dan menghalangi nakhoda kapal melaksanakan kewajibannya, melanggar pasal 115.
- 17). Kapal dengan ukuran tertentu tidak menyelenggarakan / melaporkan buku harian kapal kepada pejabat / pihak yang berwenang, melanggar pasal 116.
- 18). Mempekerjakan ABK tanpa ijin dan tanpa memiliki kemampuan serta dokumen pelaut, melanggar pasal 117.
- 19). ABK tidak mentaati perintah nakhoda, melanggar pasal 118.
- 20). Melakukan pembuangan limbah / bahan lain dari kapal mengakibatkan rusaknya / tercemarnya lingkungan hidup, tidak melakukan penanggulangan pencemaran dari kapalnya, melanggar pasal 119 dan pasal 120.
- 21). Tidak mengasuransikan tanggungjawabnya terhadap pencemaran kapalnya, melanggar pasal 121.
- 22). Menyelenggarakan usaha, kegiatan penunjang angkutan di perairan tanpa izin, melanggar pasal 122.

- 23). Tidak mengasuransikan usaha, kegiatan penunjang angkutan di perairan, melanggar pasal 123.
- 24). Terjadi kecelakaan di atas kapal tidak melapor, memberikan pertolongan semampunya / ada bahaya keselamatan berlayar, tidak mencegah penyebaran berita kepada pihak lain, melanggar pasal 124 UU Nomor 21 Tahun 1992 jo pasal 98 KHL 1982.
- 25). Tidak memberikan pertolongan semampunya terhadap orang di perairan dan di menara suar / terlibat tubrukan dengan kapal lain, melanggar pasal 125.
- 26). Tidak melaporkan keadaan yang mungkin berbahaya terhadap keselamatan berlayar, melanggar pasal 126.
- 27). Tidak melaporkan setiap kecelakaan yang melibatkan kapalnya / kapal lain yang mengakibatkan kerusakan pada alur / bangunan di perairan yang membahayakan keselamatan berlayar, melanggar pasal 127.
- 28). Pengoperasian kapal / pesawat udara yang tidak membantu SAR, walaupun telah diberitahu secara patut oleh pejabat berwenang, melanggar pasal 128.
- 29). Membuat surat keterangan palsu yang dilakukan oleh nakhoda dan ABK atau orang selain nakhoda / ABK kapal Indonesia, melanggar pasal 451 KUHP.
- 30). Memakai bendera Indonesia tanpa hak melanggar pasal 473 KUHP.  
Menyamarkan sebagai kapal sekoci atau perahu kecil yang digunakan untuk menolong orang sakit, melanggar pasal 565 KUHP.

- 31). Melakukan pengintaian tanpa izin, melanggar pasal 9 ayat (1) huruf a jo pasal 12 TZMKO Tahun 1939 Nomor 442.
- 32). Menggambar / memotret laut termasuk pantai di dalamnya tanpa izin, melanggar pasal 9 ayat (1) B jo pasal 12 TZMKO Tahun 1939 Nomor 442.
- 33). Mengumpulkan keterangan untuk kepentingan pertahanan keamanan tanpa izin, melanggar pasal 9 (1) huruf c jo pasal 12 TZMKO Tahun 1939 Nomor 442.
- 34). Mengambang tanpa alasan yang sah, melanggar pasal 10 (1) jo pasal 12 TZMKO Tahun 1939 Nomor 442.

**e. Penyidik dan dasar hukum.**

Polri, TNI AL dan PPNS berdasarkan pasal 14 TZMKO jo pasal 99 UU Nomor 21 tahun 1992.

**f. Tindakan yang diambil :**

- 1). Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2). Melaksanakan penyidikan

**2. Penegakan Hukum di Bidang Keimigrasian.**

- a. Tindak pidana keimigrasian adalah kedatangan atau kehadiran orang di wilayah RI dimana orang tersebut tidak terdaftar sebagai warga negara Indonesia dan tidak memiliki / dilindungi dengan dokumen keimigrasian.
- b. Wilayah negara RI / wilayah Indonesia adalah seluruh wilayah negara RI yang meliputi darat, laut dan udara berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

c. **Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :**

- 1). Orang yang masuk / keluar wilayah Indonesia tanpa melalui pemeriksaan, melanggar pasal 48 UU Nomor 9 tahun 1992.
- 2). Orang asing yang berada di wilayah Indonesia secara tidak sah atau pernah dideportasi dan berada kembali di wilayah Indonesia secara tidak sah, melanggar pasal 53 UU Nomor 9 Tahun 1992.

d. **Penyidik dan dasar hukum.**

Polri dan PPNS tertentu bidang Keimigrasian berdasarkan pasal 47 UU Nomor 9 Tahun 1999.

e. **Tindakan yang diambil :**

- 1). Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2). Menyerahkan ke penyidik Polri atau PPNS Keimigrasian.

**3. Penegakan Hukum di Bidang Konservasi Sumber Daya Hayati dan Ekosistemnya.**

- a. Konservasi sumber daya alam hayati adalah pengelolaan sumber daya alam hayati yang pemanfaatannya dilakukan secara bijaksana untuk menjamin kesinambungan ketersediaanya dengan tetap memelihara dan meningkatkan kualitas nilai dan keanekaragaman.
- b. Kawasan suaka alam adalah kawasan dengan ciri khas tertentu, baik di darat maupun di perairan yang mempunyai fungsi pokok sebagai kawasan pengawetan keanekaragaman tumbuhan satwa serta ekosistemnya yang juga berfungsi sebagai wilayah sistem penyanggah kehidupan.

- c. Kawasan pelestarian alam adalah kawasan dengan ciri khas tertentu, baik di darat maupun di perairan yang mempunyai fungsi perlindungan sistem penyanggah kehidupan, pengawetan keanekaragaman jenis tumbuhan dan satwa serta pemanfaatan secara lestari sumber daya hayati dan ekosistemnya.
- d. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1990 yang dilanggar :
- 1). Melakukan kegiatan yang dapat mengakibatkan perubahan terhadap keutuhan kawasan suaka alam, melanggar pasal 19 ayat (1).
    - a) Mengambil, menebang, memiliki, merusak, memusnahkan, memelihara, mengangkut dan memperniagakan tumbuhan yang dilindungi atau bagian-bagiannya dalam keadaan hidup atau mati.
    - b) Mengeluarkan tumbuhan yang dilindungi atau bagian-bagiannya dalam keadaan hidup atau mati dari suatu tempat di Indonesia ke tempat lain di dalam atau di luar Indonesia.
  - 2). Melanggar pasal 21 ayat (1) dilarang melakukan kegiatan sebagai berikut :
    - a) Menangkap, melukai, membunuh, menyimpan, memiliki, memelihara, mengangkut dan memperniagakan satwa yang dilindungi dalam keadaan hidup / mati.
    - b) Mengeluarkan satwa yang dilindungi dari satu tempat di Indonesia ke tempat lain di dalam atau di luar Indonesia.

- c) Memiliki, memperniagakan, menyimpan atau kulit, tubuh atau bagian-bagian lain satwa yang dilindungi atau barang-barang yang dibuat dari bagian-bagian satwa tersebut atau mengeluarkannya dari suatu tempat di Indonesia ke tempat lain di dalam atau di luar Indonesia.
  - d) Mengambil, merusak, memusnahkan, memperniagakan, menyimpan atau memiliki telur dan atau sarang satwa yang dilindungi.
- 3). Melanggar pasal 33 ayat 1 dan 3, dilarang melakukan kegiatan sebagai berikut :
- a) Melakukan kegiatan yang dapat mengakibatkan perubahan terhadap kebutuhan zona inti taman nasional.
  - b) Melakukan kegiatan yang tidak sesuai dengan fungsi zona pemanfaatan dan zona lain dari taman nasional, taman hutan raya dan taman wisata alam.

**e. Penyidik dan Dasar Hukum :**

Polri, PPNS tertentu dan TNI AL berdasarkan pasal 39 ayat (1) dan ayat (2) UU Nomor 5 Tahun 1990.

**f. Tindakan yang diambil :**

- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2) Melaksanakan penyidikan

#### **4. Penegakan Hukum di Bidang Kepabeanan.**

- a. Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan bea masuk.
- b. Daerah pabean adalah wilayah Republik Indonesia yang meliputi darat, perairan dan ruang udara di atasnya, serta tempat-tempat tertentu di ZEE dan Landas Kontinen yang di dalamnya berlaku undang-undang ini.
- c. Impor adalah kegiatan memasukkan barang ke dalam daerah pabean.
- d. Ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean.
- e. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar adalah pengangkutan barang yang keluar / masuk dalam negeri melalui laut tanpa dilindungi atau tidak sesuai dengan dokumen kepabeanan, melanggar pasal 102 sampai dengan pasala 111 Undang-undang Nomor 10 Tahun 1995.
- f. **Penyidik dan Dasar Hukum:**  
PPNS tertentu di lingkungan Dirjen Bea dan Cukai berdasarkan pasal 112 UU Nomor 10 Tahun 1995.
- g. **Tindakan yang diambil :**
  - 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
  - 2) Menyerahkan ke penyidik Bea Cukai

#### **5. Penegakan Hukum di Bidang Kehutanan.**

- a. Kehutanan adalah sistem pengurusan yang bersangkutan-paut dengan hutan, kawasan hutan dan hasil hutan yang diselenggarakan secara terpadu.

- b. SKSHH (Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan) adalah dokumen kehutanan yang berfungsi sebagai *bukti legalitas pengangkutan, penguasaan atau pemilikan hasil hutan. SKSHH harus melekat bersama-sama pada saat pengangkutan, penguasaan atau pemilikan hasil hutan pada waktu dan tempat yang sama.*
- c. Hasil hutan adalah benda-benda hayati, non hayati dan turunannya, serta jasa yang berasal dari hutan.
- d. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :
- 1) Pengangkutan hasil hutan tanpa dilindungi dokumen yang sah, melanggar pasal 78 UU Nomor 41 Tahun 1999, pasal 18 ayat (4) huruf d jo Keppres Nomor 30 Tahun 1990 jo Kep Menhut Nomor 402 / Kpts-IV Tahun 1990.
  - 2) Tidak melaksanakan pelelangan terhadap kekayaan negara berupa hasil hutan dan barang lainnya berupa temuan / dan atau rampasan dari hasil kejahatan atau pelanggaran dan tidak memberikan insentif dari hasil lelang kepada pihak-pihak terkait, melanggar pasal 79 UU Nomor 41 Tahun 1999.
- e. **Penyidik dan dasar hukum :**
- Polri dan PPNS Kehutanan berdasarkan pasal 77 UU Nomor 41 Tahun 1999.
- f. **Tindakan yang diambil :**
- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
  - 2) Menyerahkan ke Penyidik Polri atau PPNS Kehutanan

**6. Penegakan Hukum di Bidang Perikanan (Pelanggaran Undang-undang Nomor 9 Tahun 1985).**

- a. Penangkapan ikan adalah kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan alat atau cara apapun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, mengelola atau mengawetkannya.
- b. Tindak pidana perikanan adalah tindak atau perbuatan penangkapan ikan yang melawan hukum sebagaimana diatur dan diancam dengan sanksi pidana oleh undang-undang atau peraturan perikanan lainnya. Penangkapan ikan merupakan kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh ikan di perairan yang tidak dalam keadaan dibudidayakan dengan atau cara apapun, termasuk kegiatan yang menggunakan kapal untuk memuat, mengangkut, menyimpan, mendinginkan, mengolah, atau mengawetkannya.
- c. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :
  - 1) Mengeluarkan / memasukkan jenis ikan hidup dan / atau ke wilayah RI tanpa izin, melanggar pasal 27 ayat (2) jo pasal 28 ayat (2) UU Nomor 9 Tahun 1985.
  - 2) Menggunakan jaring lampara dasar tidak sesuai dengan ketentuan Dirjen Perikanan, melanggar pasal 4 UU Nomor 9 Tahun 1985 jo Skep Mentan Nomor 769/KPTS/HK.210/10/1988 jo pasal 28 ayat (2) jo pasal 27 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985.

- 3) Tidak mempunyai Surat Penangkapan Ikan (SPI), melanggar pasal 25 atau pasal 30 UU Nomor 9 Tahun 1985 jo pasal 8 ayat 1 PP Nomor 54 Tahun 2002
- 4) Tidak memiliki Izin Usaha Perikanan (IUP) melanggar pasal 25 UU Nomor 9 Tahun 1985 jo pasal 5 ayat (1) PP Nomor 54 tahun 2002
- 5) Menangkap ikan tanpa izin oleh kapal Ikan Asing (KIA) di perairan ZEEI melanggar pasal 16 UU Nomor 5 Tahun 1983 jo pasal 17 PP Nomor 15 Tahun 1984.
- 6) Menggunakan pukat udang kecuali di Kepulauan Kei, Tanimbar, Aru, Irian Jaya, Laut Arafuru pada koordinat 130 BT ke Timur kecuali pada perairan pantai masing-masing pulau tersebut sampai batas garis isobat 10 M, melanggar : pasal 4 jo Keppres Nomor 85 Tahun 1982 jo pasal 28 ayat (2) jo 27 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985 jo Skep. Mentan Nomor 930 Tahun 1982.
- 7) Menggunakan jaring trawl, melanggar pasal 4 UU Nomor 9 tahun 1985 jo Keppres Nomor 39 Tahun 1980 jo pasal 28 ayat (2) jo pasal 27 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985.
- 8) Pengeluaran beberapa jenis hasil perikanan dari wilayah RI ke luar negeri, melanggar pasal 4 angka 3 UU Nomor 9 Tahun 1985 jo Skep Mentan Nomor 214 Tahun 1973 jo pasal 28 ayat (2) jo pasal 27 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985
- 9) Pelanggaran ukuran mata jaring tidak sesuai, melanggar pasal 4 angka 1 UU Nomor 9 Tahun 1985 jo Skep Mentan Nomor 123 Tahun 1975 jo pasal 28 ayat (2) jo pasal 27 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985

- 10) Pelanggaran jalur penangkapan ikan, melanggar pasal 4 angka 4 UU Nomor 9 Tahun 1985 jo Skep Mentan Nomor 392 Tahun 1999 jo pasal 28 ayat (2) jo pasal 27 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985
- 11) Menangkap ikan dengan menggunakan alat atau bahan terlarang (bahan peledak, racun, listrik dan bahan atau alat lainnya yang berbahaya di perairan Indonesia), melanggar pasal 24 UU Nomor 9 Tahun 1985.
- 12) Melakukan perbuatan mengakibatkan pencemaran, kerusakan sumber daya ikan dan lingkungan di wilayah perikanan Indonesia, melanggar pasal 24 jo pasal 7 (1) UU Nomor 9 Tahun 1985.

**c. Penyidik dan Dasar Hukum**

- 1) TNI AL berdasarkan pasal 14 ayat (1) UU Nomor 5 Tahun 1983 dan pasal 31 ayat (1) UU Nomor 9 Tahun 1985
- 2) PPNS Departemen Kelautan dan Perikanan berdasarkan pasal 31 ayat (2) UU Nomor 9 Tahun 1985.

**d. Tindakan yang diambil**

- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2) Melaksanakan penyidikan

**7. Penegakan Hukum Mengenai Benda Berharga Asal Muatan yang Tenggelam di Dasar Laut (Benda Cagar Budaya/BCB).**

- a. Benda cagar budaya adalah benda yang mempunyai nilai sejarah budaya, ekonomi dan lainnya. Benda cagar budaya berasal dari muatan kapal yang tenggelam di perairan Indonesia dan telah berusia lebih dari 50 Tahun.

- b. Pengangkatan adalah kegiatan yang meliputi penelitian, survey dan pengangkatan benda cagar budaya.
- c. Pemanfaatan adalah kegiatan yang meliputi penjualan kepada pihak ketiga dan pemanfaatan lain untuk kepentingan pemerintah.
- d. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :
- 1) Pengangkatan benda bersejarah/budaya tanpa izin melanggar pasal 26 UU Nomor 5 Tahun 1992 jo pasal 303 dan 33 KHL 1982.
  - 2) Penggalan, penyelaman, pengangkatan atau cara yang lain untuk mencari benda cagar budaya tanpa izin dari Pemerintah melanggar pasal 27 UU Nomor 5 Tahun 1992 jo pasal 303 dan 33 KHL 1982.
  - 3) Mengetahui/menemukan benda berharga asal muatan kapal tenggelam tidak melapor kepada pejabat yang berwenang melanggar pasal 28 huruf c jo pasal 10 ayat (1) UU Nomor 5 Tahun 1992 jo pasal 303 dan 33 KHL 1982.
- e. **Penyidik dan Dasar Hukum :**
- 1) Perwira Penyidik TNI AL berdasarkan pasal 284 ayat (2) KUHAP jo pasal 17 PP Nomor 27 Tahun 1983 (Penjelasannya)
  - 2) PPNS yang mempunyai wewenang dan bekerja sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku berdasarkan pasal 25 UU Nomor 5 Tahun 1992.

**f. Tindakan yang diambil :**

- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan.
- 2) Melaksanakan penyidikan.

**8. Penegakan Hukum di Bidang Lingkungan Hidup**

- a. Pelestarian lingkungan adalah upaya untuk menyelamatkan kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan dan makhluk hidup termasuk di dalamnya manusia dan peri kehidupannya dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lainnya.
- b. Perusakan lingkungan adalah tindakan yang menimbulkan perubahan langsung atau tidak langsung terhadap sifat fisik dan atau hayati lingkungan yang mengakibatkan lingkungan itu kurang atau tidak berfungsi lagi dalam menunjang pembangunan yang berkesinambungan.
- c. Pencemaran lingkungan adalah masuknya/dimasukkannya makhluk hidup, zat, energi atau komponen lain ke dalam lingkungan oleh kegiatan manusia sehingga lingkungan turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan lingkungan menjadi kurang atau tidak berfungsi lagi sesuai dengan peruntukannya.
- d. Bahan berbahaya dan beracun adalah sisa suatu usaha dan/atau kegiatan yang mengandung bahan berbahaya dan / atau yang karena sifat dan/atau konsentrasinya, jumlahnya baik secara langsung maupun tidak langsung dapat mencemarkan dan/atau merusakkan lingkungan hidup dan/atau dapat membahayakan lingkungan hidup, kesehatan, kelangsungan hidup manusia serta makhluk hidup lain.

e. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :

- 1) Dengan sengaja melakukan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup, melanggar pasal 41 UU Nomor. 23 1997 jo pasal 11 ayat (1) atau jo pasal 16 ayat (3) UU Nomor 5 Tahun 1983 (apabila lokasinya di ZEEI)
- 2) Karena kealpaannya melakukan perbuatan yang mengakibatkan pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup, melanggar pasal 16 ayat (3) UU Nomor 5 Tahun 1983 pasal 42 UU Nomor 23 Tahun 1997.
- 3) Dengan sengaja melanggar ketentuan perundangan yang berlaku, sengaja membuang atau melepas zat, energi, dan/atau komponen lain yang berbahaya atau beracun masuk ke dalam air, melakukan import/eksport, memperdagangkan, mengangkut, menyimpan bahan tersebut sehingga menimbulkan pencemaran lingkungan hidup atau membahayakan kesehatan umum melanggar pasal 43 UU Nomor 23 Tahun 1997.

f. Penyidik dan Dasar Hukum :

- 1) TNI AL berdasarkan pasal 40 ayat (5) UU Nomor 23 Tahun 1997.
- 2) Polisi dan PPNS, berdasarkan pasal 40 ayat (1) UU Nomor 23 Tahun 1997.

g. Tindakan yang diambil :

- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2) Melaksanakan penyidikan

## 9. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Narkotika dan Psikotropika.

### a. Tindak Pidana Narkotika.

- 1) Narkotika adalah zat atau obat yang berasal dari tanaman atau bukan tanaman baik sintetis maupun semi sintetis yang dapat menyebabkan penurunan atau perubahan kesadaran dan dapat menimbulkan ketergantungan.
- 2) Pengangkutan adalah setiap kegiatan atau serangkaian kegiatan memindahkan narkotika dari satu tempat ke tempat lain dengan cara atau sarana angkutan apapun.
- 3) Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :
  - a) Secara melawan hukum memiliki, menyimpan atau untuk persediaan, atau menguasai narkotika golongan II atau golongan III melanggar pasal 79 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 1997.
  - b) Membawa, mengirim, mengangkut narkotika sesuai golongan masing-masing, melanggar pasal 61 UU Nomor 22 Tahun 1997.
  - c) Nakhoda yang tanpa hak dan melawan hukum tidak melaksanakan ketentuan sebagai yang telah diatur, melanggar pasal 93 UU Nomor 22 Tahun 1997, ketentuan yang dimaksud adalah sebagai berikut :
    - (1) Narkotika yang diangkut harus disimpan pada kesempatan pertama dan kemasan khusus atau di tempat yang aman di dalam kapal dengan disegel oleh nakhoda dan disaksikan pengirim.

- (2) Membuat Berita Acara tentang muatan narkotika yang diangkut.
- (3) Dalam waktu 24 jam setelah tiba di pelabuhan tujuan, wajib melaporkan narkotika yang dimuat dalam kapalnya kepada kantor Pabeanan setempat.
- (4) Nakhoda yang mengetahui adanya narkotika di dalam kapal secara tanpa hak, wajib membuat Berita Acara, mengamankan dan pada persinggahan pelabuhan pertama segera melaporkan dan menyerahkan narkotika tersebut kepada pihak yang berwenang.

#### **4) Penyidik dan Dasar Hukum :**

- a) Penyidik Polri, berdasarkan pasal 65 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 1997.
- b) Penyidik PPNS tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugasnya dan tanggung jawabnya meliputi masalah narkotika, berdasarkan pasal 65 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 1997.

#### **5) Tindakan yang diambil :**

- a) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- b) Menyerahkan ke penyidik Polri atau PPNS Departemen Kesehatan.

#### **b. Tindak Pidana Psikotropika**

- 1) Psikotropika adalah zat atau obat, baik alamiah maupun sintesis bukan narkotika, yang berkhasiat psikoaktif melalui pengaruh selektif pada

susunan saraf pusat yang menyebabkan perubahan khas pada aktivitas mental dan perilaku.

- 2) Pengangkutan adalah setiap kegiatan atau serangkaian kegiatan dalam rangka memindahkan psikotropika dari satu tempat ke tempat lain dengan cara atau sarana angkut apapun, dalam rangka produksi dan peredaran.
- 3) Transit adalah pengangkutan psikotropika di wilayah RI dengan atau tanpa berganti sarana angkutan antara lintas negara.
- 4) Kualifikasi Tindak Pidana dan pasal-pasal yang dilanggar
  - a) Secara tanpa hak memiliki, menyimpan dan / atau membawa psikotropika, melanggar pasal 62 UU Nomor 5 Tahun 1997.
  - b) Melaksanakan pengangkutan ekspor atau impor psikotropika tanpa dilengkapi dengan surat persetujuan ekspor atau impor, melanggar pasal 61 ayat (1) huruf c.
  - c) Melakukan pengangkutan psikotropika tanpa dilengkapi dokumen pengangkutan yang sah, melanggar pasal 62 ayat (1) huruf a, UU Nomor 5 Tahun 1997.
  - d) Percobaan atau membantu untuk melakukan tindak pidana psikotropika melanggar pasal 69 UU Nomor 5 Tahun 1997.

**5) Penyidik dan Dasar Hukum :**

Polri dan PPNS tertentu yang diberi wewenang khusus berdasarkan pasal 56 ayat (1) UU Nomor 5 Tahun 1997

**6) Tindakan yang diambil :**

- a) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- b) Menyerahkan ke penyidik Polri atau PPNS Departemen Kesehatan.

**10. Pengakuan Hukum Terhadap Penyalagunaan Senjata Api dan Bahan Peledak.**

- a. Tindakan pidana senjata api dan bahan peledak adalah perbuatan tanpa hak untuk memasukkan, membuat, menerima, mencoba memperoleh, menyerahkan atau mencoba menyerahkan, menguasai, membawa, mempunyai persediaan, menyimpan, mengangkut, menyembunyikan, mempergunakan atau mengeluarkan dari Indonesia sesuatu senjata api, amunisi atau bahan peledak, dihukum dengan hukuman mati atau penjara seumur hidup atau hukuman penjara maksimal 20 Tahun.
- b. Kualifikasi tindak pidana pengangkutan senjata api dan bahan peledak lewat laut melanggar pasal 1 UU Drt Nomor 12 Tahun 1951 tentang perubahan Stbl 1948 Nomor 17 atau pasal 13 PP Undang-Undang Senjata Api Tahun 1939 LN. Nomor 279.
- c. **Penyidik dan Dasar Hukum :**
  - 1) Polisi berdasarkan pasal 6 UU Drt Nomor 12 Tahun 1951.
  - 2) TNI AL berdasarkan pasal 14 PP Undang-Undang Senjata Api Tahun 1939 LN. Nomor 279 jo pasal 13 TZMKO (khusus perbuatan

pemasukan, pengeluaran, penerusan dan pembongkaran senjata api.  
bahan peledak atau mesiu lewat laut)

**d. Tindakan yang diambil :**

- 1) Menghentikan dan melaksanakan penyidikan sesuai jenis perbuatan tindak pidana.
- 2) Menyerahkan ke penyidik Polri sesuai kewenangannya

**11. Pengawasan Hukum di ZEE Indonesia.**

- a. Tindak pidana ZEEI merupakan perbuatan melawan hukum sebagaimana yang diatur dan diancam sesuai Undang-undang Nomor 5 tahun 1983 tentang ZEEI beserta peraturan pelaksanaan lainnya.
- b. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :
  - 1) Membuat dan / atau menggunakan pulau-pulau buatan atau instalasi atau bangunan-bangunan lainnya di ZEEI tanpa izin atau tidak menurut syarat-syarat sebagaimana yang ditentukan pemerintah Indonesia, melanggar pasal 16 ayat (1) jo. Pasal 6 UU Nomor 5 tahun 1983.
  - 2) Melakukan eksplorasi dan atau eksploitasi sumber daya alam atau kegiatan-kegiatan lainnya untuk kegiatan yang bernilai ekonomis tanpa izin dari pemerintah RI atau tanpa persetujuan internasional dengan pemerintah RI, melanggar pasal 16 ayat (1) jo. Pasal 6 UU Nomor 5 Tahun 1983.

- 3) Melakukan kegiatan penelitian ilmiah di ZEEI tanpa persetujuan dari Pemerintah RI, melanggar pasal 16 ayat (1) jo. Pasal 7 UU Nomor 5 Tahun 1983.
- 4) Sengaja merusak atau memusnahkan barang bukti yang digunakan untuk melakukan tindak pidana eksplorasi dan eksploitasi di ZEEI dengan maksud menghindarkan diri dari tindakan penyitaan terhadap barang bukti tersebut.
- 5) Rusaknya lingkungan hidup dan atau tercemarnya lingkungan hidup di ZEEI, melanggar pasal 16 ayat (3) UU Nomor 5 Tahun 1983 jo. Pasal 11 ayat (1), ayat (3) UU Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup.

c. **Penyidik dan Dasar Hukum :**

Perwira TNI AL berdasarkan pasal 14 ayat (1) UU Nomor 5 Tahun 1983.

d. **Tindakan yang diambil :**

- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2) Melaksanakan penyidikan

**12. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Wilayah (Tanpa Security Clearance).**

- a. Surat yang dikeluarkan oleh Menhan dalam hal ini kabais TNI yang merupakan persyaratan bagi kapal perang asing dan kapal sipil asing yang khusus untuk tujuan-tujuan tertentu (mengadakan kegiatan) di dalam

perairan Indonesia yang mempunyai pengaruh terhadap segi keamanan (security) dan atau akan melalui daerah tertutup.

**b. Kapal-kapal yang harus memiliki ijin.**

- 1) Kapal perang/militer asing
- 2) Kapal ikan asing
- 3) Kapal asing yang melakukan survey Hidrografi
- 4) Kapal asing dalam kegiatan eksploitasi / eksplorasi
- 5) Kapal-kapal yacht asing
- 6) Kapal-kapal asing yang akan melalui daerah tertutup di wilayah RI

**c. Klasifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :**

- 1) Kapal-kapal asing dengan sengaja berlayar atau melintas untuk tujuan-tujuan tertentu yang mempunyai pengaruh terhadap segi keamanan dan atau akan melalui daerah tertutup di dalam perairan Indonesia melanggar pasal 12 ayat (1) huruf h TZMKO 1939 Nomor 442.
- 2) Kapal-kapal asing dengan sengaja berlayar atau melintas untuk tujuan-tujuan tertentu yang mempunyai pengaruh terhadap segi keamanan dan atau akan melalui daerah tertutup didalam perairan Indonesia tanpa ijin, melanggar pasal 12 ayat (1) huruf h jo pasal 10 TZMKO.

**d. Penyidik dan Dasar Hukum :**

- 1) TNI AL dan PPNS (Syahbandar) berdasarkan pasal 13 ayat (1) jo pasal 14 TZMKO.

2) Polri berdasarkan pasal 6 (1) KUHAP.

e. **Tindakan yang diambil :**

1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan.

2) Melaksanakan penyidikan, sedangkan khusus bagi kapal perang asing, maka Indonesia dapat menuntut kapal tersebut agar meninggalkan laut teritorialnya. Namun demikian kapal tersebut tetap bertanggung jawab untuk setiap kerugian atau kerusakan yang ditimbulkannya terhadap pemerintah Indonesia.

f. Dalam KHL 1982, hak lintas kapal perang asing melalui laut wilayah (*innocent passage*), selat yang dipergunakan untuk pelayaran internasional (*transit passage*) dan perairan kepulauan (*archipelagic sea lanes passage*), tanpa harus memberitahu / minta izin (*notification*) terlebih dahulu dari negara pantai yang bersangkutan. Bahkan untuk kapal asing yang melewati Alur-alur Laut Kepulauan yang ditetapkan, diijinkan *in the normal mode* (pasal 53 ayat 3 KHL 1982).

### 13. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Penambangan Pasir Laut.

a. Pasir laut adalah bahan galian pasir yang terletak pada wilayah perairan Indonesia yang tidak mengandung unsur mineral golongan A dan/atau golongan B dalam jumlah yang berarti ditinjau dari segi ekonomi pertambangan.

b. Golongan bahan galian A adalah golongan bahan galian yang strategis seperti minyak bumi, gas alam, aspal, antrasit, batubara, uranium, bahan

radio aktif, nikel dan timah. Sedangkan golongan bahan galian B adalah bahan galian yang vital seperti : besi, mangan, khrom, titan, bauksit, tembaga, timbal, seng, emas, platina, perak, air raksa, intan, belerang, yodium, klor, brom, dan logam, langka lainnya.

- c. Tindak pidana penambangan pasir laut adalah kegiatan yang berhubungan dengan pengerukan, pengangkutan, perdagangan dan ekspor pasir laut tanpa memiliki / dilindungi dokumen yang sah.
- d. Kualifikasi tindak pidana dan pasal-pasal yang dilanggar :
  - 1) Melakukan pengerukan atau usaha penambangan pasir laut tanpa dilindungi surat kuasa pertambangan, melanggar pasal 31 UU Nomor 11 Tahun 1967 tentang Ketentuan Pokok Pertambangan.
  - 2) Setiap pelanggaran terhadap kewajiban dalam perusahaan pasir laut sebagaimana yang diatur dalam pasal 18 Keppres Nomor 33 Tahun 2002 tentang Pengendalian dan Pengawasan Perusahaan Pasir Laut diproses sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- e. **Penyidik dan Dasar Hukum:**

Polri, TNI AL dan PPNS tertentu sesuai dasar kewenangan masing-masing sebagaimana yang diatur dalam perundang-undangan yang berlaku.
- f. **Tindakan yang diambil:**
  - 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan

**c. Penyidik dan Dasar Hukum:**

- 1) TNI AL berdasarkan pasal 14 TZMKO jo pasal 110 KHL 1982
- 2) Polri berdasarkan pasal 6 KUHP

**d. Tindakan yang diambil :**

- 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan
- 2). Melaksanakan penyidikan

Khusus mengenai tindak pidana pembajakan di laut ini, ada satu masalah dan pertanyaan yang patut dianalisis yaitu apakah penyidik lain selain Polri terutama penyidik TNI AL berhak untuk melakukan penyidikan terhadap tindak pidana pembajakan di laut. Hal ini terkait dengan permasalahan bahwa pasal-pasal mengenai tindak pidana pembajakan di laut diatur dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) yang penyidiknyanya adalah Polri .

Dari pasal 284 ayat (2) KUHP, undang-undang mengakui keberadaan penyidik di luar penyidik Polri. Kewenangan penyidikan yang dimaksud adalah sebagaimana diatur di dalam *Territoriale Zee En Maritieme Kringen Ordonnantie* (TZMKO) 1939 Nomor 442, yaitu pasal 14.

**Pasal 14 TZMKO :**

*“Selain dari orang-orang yang pada umumnya diwajibkan mengusut perbuatan-perbuatan yang dapat ditukum, maka orang-orang yang tersebut dalam pasal terdahulu berhak untuk mengusut tindak pidana menurut atau berdasarkan ordonansi ini.”*

Sedangkan mengenai pasal yang dimaksud adalah pasal 13 TZMKO yang diberikan kewenangan untuk melakukan pengawasan terhadap pentaatan ketentuan dalam ordonansi yaitu :

1. Komandan Angkatan Laut Surabaya.

2. Komandan-komandan kapal perang Negara.
3. Kamp-kamp penerbangan Angkatan Laut.
4. Nakhoda-nakhoda dari jawatan pelayaran Negara.
5. Nakhoda-nakhoda perambuan dan penerangan pantai.
6. Orang-orang dibawah perintah Komandan-komandan.
7. Petor-petor.
8. Nakhoda-nakhoda yang dilengkapi surat perintah.

Semua pihak yang diberi tugas untuk melakukan pengawasan tersebut diatas diberi tugas pada untuk melakukan pengusutan atau penyidikan sebagaimana tercantum dalam pasal 14 TZMKO.

Apabila kita menganalisis ketentuan pasal 13 dan 14 TZMKO di atas dapat disimpulkan bahwa kewenangan penyidikan yang diberikan oleh Undang-undang kepada instansi lain (TNI AL), diatur secara jelas dan tegas dan kewenangan tersebut memiliki dasar hukum yang kuat dan bukan merupakan hasil dari penafsiran hukum, tetapi merupakan suatu pelaksanaan dari ketentuan undang-undang, suatu wewenang yang diperoleh dengan cara atribusi.

Salah satu contoh kasus menyangkut penerapan pasal 14 TZMKO Stbd 1939 Nomor 442 adalah dalam kasus pembajakan Kapal *MT Selayang* yang ditangkap oleh Pangkalan TNI AL (Lanal) Balikpapan. Dalam kasus ini ternyata berkas perkara dapat diterima oleh Kejaksaan Negeri Balikpapan dan selanjutnya telah disidangkan di Pengadilan Negeri Balikpapan pada tanggal 2 Pebruari 2002 dan telah diputuskan dengan hukuman penjara 4 tahun 6 bulan.

**15. Penegakan Hukum Dalam Penanggulangan Terorisme.**

- a. Tindak pidana terorisme adalah perbuatan yang dengan sengaja menggunakan kekerasan atau ancaman kekerasan menimbulkan suasana terror atau rasa takut terhadap orang secara meluas atau menimbulkan korban yang bersifat massal, dengan cara merampas kemerdekaan atau hilangnya nyawa dan harta benda orang lain, atau mengakibatkan kerusakan atau kehancuran terhadap obyek-obyek vital yang strategis atau lingkungan hidup atau fasilitas publik atau fasilitas internasional, diancam dengan pidana mati atau penjara seumur hidup atau pidana penjara minimal empat tahun dan maksimal dua puluh tahun, sebagaimana diatur dalam undang-undang Nomor 15 tahun 2002 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme.
- b. Bentuk-bentuk Tindak Pidana Terorisme di laut antara lain:
  - 1) Menyebar ranjau dan menenggelamkan kapal di selat-selat dan alur pelayaran yang strategis.
  - 2) Melaksanakan sabotase dan teror terhadap objek vital nasional di laut.
  - 3) Perusakan terhadap sarana navigasi di laut, dan lain-lain.
- c. Penyidik Tindak Pidana Terorisme adalah Polri, berdasarkan pasal 25 Undang-undang Nomor 15 Tahun 2002. jo. Pasal 6 ayat (1) KUHAP.
- d. Tindakan yang diambil:
  - 1) Menghentikan dan melakukan pemeriksaan.
  - 2) Menyerahkan ke penyidik Polri.

- e. Dalam hal tindakan terorisme mengancam kepentingan masyarakat/negara yang dilakukan dilaut dapat dilakukan tindakan kekerasan bersenjata oleh TNI AL.

Terorisme yang dilakukan di wilayah perairan Indonesia ini atau lebih dikenal dengan terorisme maritim sebagaimana hal ini menjadi kajian dari Kelompok Kerja (Pokja) Kerjasama Maritim dalam sidang Dewan kerjasama Keamanan Asia Pasifik atau *Council for Security in Asia Pacific (CSAP)*, pada bulan Pebruari 2002 mendefinisikan *maritime terrorism* sebagai : <sup>160</sup>

- a. Kegiatan atau tindakan teroris yang kegiatannya dilakukan di lingkungan maritim.
- b. Diarahkan pada kapal/instalasi di lepas pantai atau pelabuhan atau terhadap personel/penumpang.
- c. Ditujukan pada fasilitas atau bangunan di daerah pesisir, termasuk lokasi wisata, pelabuhan serta kota pelabuhan.

Sedangkan obyek-obyek yang dapat dijadikan sebagai teroris di perairan Indonesia antara lain berupa : <sup>161</sup>

1. Kapal Tanker Minyak dan Gas (LNG)
2. Kapal perang Indonesia atau kapal perang asing
3. Kapal penumpang/pesiar
4. Instalasi hidrokarbon seperti kilang minyak (*hydrocracker*)
5. Instalasi Petrokimia

---

<sup>160</sup> Ardius Zainuddin, *loc. cit.*,h.6

<sup>161</sup> *Ibid.*,h.9

6. Resor wisata seperti hotel didekat pantai

7. Penumpang kapal

Pengertian yang diberikan oleh *Council for Security in Asia Pacific* (CSAP) tersebut secara eksplisit membatasi bahwa terorisme maritime hanya menyangkut kegiatan teroris yang di-*execute* di laut. Sebagai contoh jaringan teroris yang sedang menyelundupkan senjata atau bahan peledak melalui laut dan ditujukan untuk menghancurkan sasaran/obyek di darat (di kedutaan negara sahabat), tidak termasuk ke dalam kategori terorisme maritim karena tidak diarahkan pada personel, fasilitas atau obyek di laut.

Oleh sebab itu definisi terorisme maritim seharusnya diartikan dalam pengertian yang lebih luas, yaitu menyangkut segala sesuatu yang terkait dengan terorisme yang dilakukan di ke dan lewat laut.

Hal ini karena jika ditinjau dari konstelasi geografis negara kita yang memiliki alur pelayaran penting bagi dunia internasional, terlebih dengan telah ditetapkannya Alur-alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI I, ALKI II, ALKI III) dimana kapal-kapal asing, termasuk kapal perang dan kapal selam dapat melintasi perairan Indonesia "*in normal mode*", dimana laut dan perairannya dipenuhi instalasi laut lepas pantai bernilai strategis, maka ancaman terorisme maritim di perairan Indonesia dapat dikatakan sebagai ancaman baik terhadap keamanan lautnya maupun dalam penyelenggaraan pertahanan negara.

### 3.2.3. Wewenang Penegakan Hukum.

Untuk menambah analisis dalam Bab ini, maka permasalahan yang akan dibahas yang terkait dengan yurisdiksi sebagai penegakan hukum di laut adalah

mengenai kedudukan dan wewenang dari aparat penegak hukum itu sendiri.

Pembahasan mengenai penegakan hukum di laut adalah *mutatis mutandis* berkaitan dengan keamanan lautnya. Hal ini berarti bahwa penegakan kedaulatan dan hukum termasuk dalam rangka perlindungan keselamatan negara di laut erat hubungannya dengan pertahanan dan keamanan negara. Oleh karena itu untuk menjaga pertahanan dan keamanan negara, pemerintah Indonesia berwenang untuk melakukan tindakan yang dianggap perlu, termasuk diantaranya menutup sementara waktu bagian-bagian tertentu dari perairan Indonesia bagi pelayaran kapal-kapal asing sekaligus menegakkan aturan yang berlaku terhadap pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing tersebut.<sup>162</sup>

Dari penjabaran terhadap penegakan hukum dalam perundang-undangan sebagaimana tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum di laut tidak dapat ditangani oleh satu instansi saja, karena undang-undang secara tegas memberikan wewenang kepada beberapa instansi pemerintah.

Oleh karena itu untuk mencapai terwujudnya kepentingan nasional di dalam dan lewat laut di satu sisi dan dalam rangka penyelenggaraan pertahanan negara di sisi lain, maka permasalahan menjadi sangat kompleks sehingga penyelesaiannya tidak hanya bertumpu kepada departemen yang menangani pertahanan saja, melainkan juga menjadi tanggung jawab seluruh instansi terkait, baik instansi pemerintah maupun non pemerintah.<sup>163</sup>

---

<sup>162</sup> Pasal 13 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 dan Penjelasan, jo. Pasal 25 ayat (3) KHL 1982.

<sup>163</sup> Penjelasan Umum Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002.

Hal yang akan dikaji dalam sub Bab ini adalah mengenai ketentuan dalam pasal 7 Undang – Undang Nomor 3 Tahun 2002, ***yaitu mengenai kedudukan lembaga pemerintah diluar bidang pertahanan.***

Pasal 7 Pasal 7 ayat (2) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002.

“ (2) *Sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman militer menempatkan Tentara Nasional Indonesia sebagai komponen utama dengan didukung oleh komponen cadangan dan komponen pendukung.*

(3) *Sistem pertahanan negara dalam menghadapi ancaman non militer menempatkan lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan sebagai unsur utama, sesuai dengan bentuk dan sifat ancaman yang dihadapi dengan didukung oleh unsur-unsur lain dari kekuatan bangsa.”*

Sedangkan dalam penjelasan pasal 7 ayat (2) yang dimaksud dengan ancaman militer adalah ancaman yang menggunakan kekuatan bersenjata yang terorganisasi yang dinilai mempunyai kemampuan yang membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa. Ancaman militer dapat berbentuk antara lain :

- a. Agresi berupa penggunaan kekuatan bersenjata oleh negara lain terhadap kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa atau dalam bentuk cara-cara, antara lain :
  - 1) **Invansi** berupa serangan oleh kekuatan bersenjata negara lain terhadap wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
  - 2) **Bombardemen** berupa penggunaan senjata lainnya yang dilakukan oleh angkatan bersenjata negara lain terhadap wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
  - 3) **Blokade** terhadap pelabuhan atau pantai atau wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia oleh angkatan bersenjata negara lain.

- 4) Serangan unsur angkatan bersenjata negara lain terhadap unsur satuan darat atau satuan laut atau satuan udara Tentara Nasional Indonesia.
  - 5) Unsur kekuatan bersenjata negara lain yang berada dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia berdasarkan perjanjian yang tindakan atau keberadaannya bertentangan dengan ketentuan dalam perjanjian.
  - 6) Tindakan suatu negara mengizinkan penggunaannya oleh negara lain sebagai daerah persiapan untuk melakukan agresi terhadap Negara Kesatuan Republik Indonesia.
  - 7) Pengiriman kelompok bersenjata atau tentara bayaran oleh negara lain untuk melakukan tindakan kekerasan di wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melakukan tindakan seperti tersebut di atas.
- b. Pelanggaran wilayah yang dilakukan oleh negara lain, baik yang menggunakan kapal maupun pesawat non komersial.
  - c. Spionase yang dilakukan oleh negara lain untuk mencari dan mendapatkan rahasia militer.
  - d. Sabotase untuk merusak instansi penting militer dan obyek vital nasional yang membahayakan keselamatan bangsa.
  - e. Aksi terror bersenjata yang dilakukan oleh jaringan terorisme internasional atau yang bekerja sama dengan terorisme dalam negeri atau terorisme dalam negeri yang bereskalasi tinggi sehingga membahayakan kedaulatan negara, keutuhan wilayah, dan keselamatan segenap bangsa.
  - f. Pemberontakan bersenjata.

g. Perang saudara yang terjadi antara kelompok masyarakat bersenjata dengan kelompok masyarakat bersenjata lainnya.

Dari penjelasan pasal 7 ayat (2) UU Nomor 3 tahun 2002 di atas, ruang lingkup mengenai apa yang dimaksud dengan ancaman militer secara limitatif Undang-undang telah mengaturnya, sepanjang ancaman tersebut termasuk dalam batas-batas kegiatan atau tindakan tersebut di atas, maka hal ini menempatkan TNI (termasuk TNI AL) sebagai komponen utama dalam menghadapi ancaman tersebut.

Namun di dalam pasal 7 ayat (3), tidak dijelaskan tentang apa yang dimaksud dengan ancaman non militer. Dalam Penjelasan pasal 7 ayat (3) hanya disebutkan "*Cukup Jelas*"

Kalau kita melihat dari bunyi pasal 7 ayat (3) tersebut, maka ada dua substansi yuridis yang mestinya memerlukan penjelasan, yaitu, pertama, mengenai pengertian atau ruang lingkup/batas-batas dari ancaman non militer, dan, kedua, mengenai kedudukan dari lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan.

Jika yang dimaksudkan dalam penjelasan mengenai "*Cukup Jelas*" untuk ancaman non militer, secara yuridis bisa diterima berdasarkan *penalaran a contrario*, yaitu, ancaman yang *tidak* termasuk dalam ruang lingkup ancaman militer seperti ditentukan dalam Penjelasan pasal 7 ayat (2).

Tetapi terhadap substansi yang kedua, yaitu mengenai wewenang atau kedudukan dari lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan, seharusnya masih

memerlukan penjelasan tersendiri. Hal ini karena undang-undang tidak menjelaskan mengenai departemen atau lembaga pemerintah apa saja yang termasuk lembaga pemerintah di luar bidang pertahanan.

Dengan merujuk pada pasal 1 angka 14 dan pasal 16 ayat 1 UU Nomor 3 Tahun 2002, bahwa yang dimaksud dengan lembaga pemerintah di bidang pertahanan adalah Departemen Pertahanan. Namun demikian dalam pelaksanaan tugasnya bekerja sama dengan pimpinan departemen dan instansi pemerintah lainnya dalam menyusun dan melaksanakan perencanaan strategis pengelolaan sumber daya nasional untuk kepentingan pertahanan.<sup>164</sup>

Demikian pula dalam rangka membuat kebijakan umum pertahanan negara, maka dibentuk Dewan Pertahanan Nasional sebagai penasehat Presiden yang mempunyai tugas antara lain menelaah, menilai dan menyusun kebijakan terpadu pertahanan negara agar departemen pemerintah, lembaga pemerintah non departemen, dan masyarakat beserta Tentara Nasional Indonesia dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab masing-masing dalam mendukung penyelenggaraan pertahanan negara.<sup>165</sup>

Susunan organisasi dan tata kerja Dewan Pertahanan Nasional sebagaimana dimaksud, diatur lebih lanjut dengan Keputusan Presiden.<sup>166</sup> Sampai dengan saat ini, Keputusan Presiden tersebut belum ada.

---

<sup>164</sup> Pasal 16 ayat (7) Undang-Undang U Nomor 3 Tahun 2002.

<sup>165</sup> Pasal 15 ayat (3) huruf a Undang-Undang U Nomor 3 Tahun 2002

<sup>166</sup> Pasal 15 ayat (8) Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002

Sedangkan kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan pemanfaatan, pelestarian dan perlindungan laut termasuk pengelolaan wilayah laut nasional secara terpadu telah dikeluarkan Keputusan Presiden Nomor 161 tahun 1999 tentang Dewan Maritim Indonesia (DMI) yang menggantikan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 1996 tentang Dewan Kelautan Indonesia. Namun Dewan Maritim Indonesia sesuai kedudukan dan fungsinya hanyalah merupakan forum konsultasi bagi penetapan kebijakan umum di bidang Kelautan bahkan tidak memiliki wewenang koordinatif sekalipun, yang mestinya mempunyai wewenang menetapkan pedoman Petunjuk Tehnis (Juknis) atau bahkan Petunjuk Pelaksanaan (Juklak) terhadap peraturan perundangan yang berlaku, terlebih jika melihat dari isi konsiderans maupun susunan keanggotaan Dewan, yang melibatkan banyak lembaga pemerintah atau departemen terkait.

Sehingga analisis mengenai wewenang penegakan hukum di laut dalam yurisdiksi nasional di perairan Indonesia *tetap* diperlukan landasan hukum yang kuat, baik hukum laut internasional maupun hukum nasional.

Sampai dengan saat ini yang menjadi dasar penegakan hukum di perairan Indonesia adalah tersebar sebagai undang-undang sektoral berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku sesuai dengan masing-masing jenis tindak pidana yang dilanggar.

Pelaksanaan penegakan hukum di perairan Indonesia selama ini telah dilaksanakan secara terkoordinasi sejak dibentuknya Badan Koordinasi Keamanan di Laut (selanjutnya disingkat Bakorkamla) pada tahun 1972 berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan / Panglima

Angkatan Bersenjata, Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung Republik Indonesia, Kepala Staf TNI AL dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Nomor: Kep/B/45/XII/72, SK.901/ M / 1972, Kep/779/ MK / III / 12 / 1972, JS.8 / 72 / I, Kep / 085 / JA / 12 / 1972 tanggal 19 Desember 1972 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Keamanan di Laut dan Komando Pelaksana Operasi Bersama Keamanan di Laut (Koopskamla). Sebagai pelaksana lapangan dibentuk Komando Operasi Bersama Keamanan di Laut (Koopskamla) dipimpin Panglima Koopskamla yang dijabat oleh Panglima Armada RI Kawasan (Kawasan Barat dan Kawasan Timur) dibantu seorang Kepala Staf yang membawahi Staf Umum dan Staf Khusus. Pelaksana Harian Panglima Koopskamla ditetapkan Komando Gugus Keamanan Laut (Guskamla) Kawasan, yaitu Guskamla Kawasan Barat (Guskamlabar) dan Guskamla Kawasan Timur (Guskamlatim). Sedangkan untuk operasional dibentuk Satuan Tugas Keamanan Laut (Satgaskamla).<sup>167</sup>

Sejak likuidasi Daeral (Daerah TNI AL) pada tahun 1984 menjadi Pangkalan Utama TNI AL (Lantamal), maka Komandan Lantamal bertindak pula selaku Dan Satgaskamla, yang bertugas mengkoordinasikan Operasi Bersama Keamanan Laut yang berada di wilayah tanggung jawabnya.

Bakorkamla, seperti namanya, walaupun hanya bersifat koordinatif dalam bidang keamanan laut maupun penegakan hukum di laut oleh instansi-instansi terkait, namun diharapkan bukan saja berwenang mengkoordinasikan dalam penegakan hukumnya, mampu menerbitkan kebijaksanaan dalam bentuk

<sup>167</sup> Skep Pangab No. Skep / 76 / I / 1994 tanggal 26 Januari 1994 tentang *Buku Petunjuk Operasi Bersama Keamanan di laut*, Mabes ABRI, Jakarta, 1994, h. 11-18.

perencanaan, pengendalian dan pengawasan atas keamanan di laut sehingga pelaksanaan hukum atas wewenang yang diberikan oleh masing-masing instansi/ departemen itu berjalan dengan baik.

Hal ini mengingat karena sebagaimana dijelaskan pada Bab sebelumnya bahwa landasan hukum wewenang penegakan hukum dari instansi atau departemen tersebut diatur dengan peraturan perundang-undangan yang berbeda sebagai wewenang khusus sesuai dengan ruang lingkup departemen masing-masing.

Demikian pula kedudukan TNI AL yang mempunyai tiga peran, yaitu, peran *militer*, peran *polisionil* dan peran *diplomasi*. Peran militer adalah sesuai dengan tugas pokoknya yaitu sebagai komponen utama dalam penyelenggaraan pertahanan negara, menjaga kedaulatan wilayah serta mencegah setiap ancaman militer. Namun berdasarkan perundangan yang berlaku, TNI AL memiliki wewenang khusus, yaitu peran polisionil (*constabulary function* atau *police function*), yaitu menegakkan hukum di laut, melindungi sumber daya dan kekayaan laut nasional serta memelihara ketertiban di laut. Sebagai penjabaran dari wewenang khusus ini, maka TNI AL memiliki wewenang penyidikan terhadap setiap pelanggaran yang dilakukan oleh kapal asing.

Sehingga secara umum dapat dikatakan bahwa tugas –tugas polisionil (*police function*) bukan monopoli Polri saja, tetapi dapat juga dilakukan atau dibebankan kepada PPNS tertentu sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

Demikian pula pemeriksaan surat-surat imigrasi di laut oleh seorang PPNS Keimigrasian adalah suatu tindakan polisionil yang dibebankan oleh undang-

undang, termasuk menahan seseorang yang tidak mempunyai surat yang lengkap ketika memasuki perairan Indonesia. Melarang kapal asing memasuki pelabuhan oleh PPNS Departemen Kesehatan adalah suatu tindakan polisionil karena di atas kapal tersebut berjangkit penyakit yang menular.

Dari contoh-contoh di atas jelas terlihat bahwa melakukan tugas polisionil ini bukanlah monopoli instansi tertentu saja tetapi adalah menjadi kewajiban setiap instansi/departemen yang memiliki wewenang.

Bakorkamla yang dalam pengendaliannya telah melaksanakan cara pengendalian tunggal, walaupun masih dalam bentuk koordinasi, dalam pelaksanaan penegakan hukum tersebut masing-masing instansi masih bertindak secara terpisah disebabkan peraturan yang berbeda-beda yang menjadi landasan wewenang setiap instansi tersebut.

Penyelenggaraan penegakan hukum di laut dalam Bakorkamla dilakukan oleh beberapa instansi, yaitu : TNI Angkatan Laut, Departemen Perhubungan/ Kesatuan Pengawal Laut dan Pantai (KPLP), Departemen Keuangan/Ditjen Bea dan Cukai, Departemen Kehakiman / Ditjen Imigrasi dan Polri, sedangkan hasil-hasil operasi tersebut diserahkan kepada Kejaksaan untuk diajukan ke Pengadilan.

Wewenang penegakan hukum mencakup penyidikan hukum di laut atas dasar perundang-undangan kepada para pejabat tertentu selaku penyidik terhadap tindak pidana tertentu.

Bagi TNI AL, *tugas pokoknya* adalah sebagai bagian integral dari TNI, yaitu sebagaimana ditentukan dalam pasal 10 ayat (3) UU Nomor 3 Tahun 2002

dan Penjelasannya sebagai komponen utama dalam penyelenggaraan pertahanan negara, sedangkan wewenang khusus yang dimiliki sebagai “*tugas khusus*” adalah selaku penyidik terhadap tindak pidana di perairan Indonesia.

Mengenai tugas pokok TNI AL sebagai bagian integral dari TNI (*vide* pasal 10 UU Nomor 3 Tahun 2002) dan sebagai tindak lanjut dari pasal 11 UU Nomor 3 Tahun 2002, maka hal ini telah diintrodusir dan dimasukkan dalam RUU TNI (sekarang telah menjadi Undang-Undang TNI), yaitu bahwa yang menjadi dasar penetapan tugas pokok TNI AL sebagaimana tersebut dibawah ini :

- 1). Melaksanakan tugas-tugas TNI sesuai doktrin dan strategi operasi militer matra laut, yaitu :
  - a) Menegakkan kedaulatan negara dan keutuhan wilayah teritorial laut NKRI yang berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara.
  - b) Menyelenggarakan pendidikan dan latihan wajib militer bala laut bagi warga negara yang diatur dengan undang-undang.
  - c) Melaksanakan pembinaan potensi pertahanan guna meningkatkan kemampuan pertahanan matra laut melalui pembinaan potensi maritim.
  - d) Membantu penyelenggaraan kegiatan kemanusiaan (*civic mission*).
  - e) Memberikan bantuan kepada Polri dalam rangka tugas keamanan dan ketertiban masyarakat atas permintaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

- f) Membantu secara aktif tugas pemeliharaan perdamaian dunia atas permintaan Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) atau organisasi internasional ataupun regional yang diakui Pemerintah.
- 2). Menegakkan hukum dan menjaga keamanan laut sesuai dengan ketentuan hukum nasional, hukum internasional dan kebiasaan internasional.
  - 3). Melaksanakan tugas diplomasi Angkatan Laut (*Naval Diplomacy*) dalam rangka mendukung kebijakan politik luar negeri.
  - 4). Melaksanakan pengamanan perairan perbatasan antar negara.
  - 5). Melaksanakan tugas-tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dari ketentuan dalam RUU TNI di atas (sekarang menjadi Undang-Undang TNI), sebenarnya hal tersebut diderivasi dari pasal 10 UU Nomor 3 Tahun 2002 khususnya nomor 1. Sedangkan nomor 2 sampai nomor 5 merupakan legitimasi wewenang kepada TNI AL, yang sebenarnya sudah dilaksanakan oleh TNI AL melalui atribusi wewenang. Jadi tugas pokok TNI AL dalam RUU TNI di atas merupakan penegasan saja.

Sedangkan untuk Polri, wewenang melakukan penyidikan tindak pidana di laut didasarkan pada tugas pokoknya sebagai penyidik utama diseluruh wilayah Republik Indonesia bersama-sama dengan TNI AL, kecuali terhadap pelanggaran hukum di bidang Perikanan, pelanggaran di Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) dan pelanggaran wilayah tanpa *security clearance* (SC).

Dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia, dalam Penjelasan pasal 14 huruf g menyebutkan bahwa ketentuan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) memberikan peranan

utama kepada Polri dalam penyelidikan dan penyidikan sehingga secara umum diberi kewenangan untuk melakukan *penyelidikan* dan *penyidikan* terhadap semua tindak pidana. Namun demikian, hal tersebut harus tetap memperhatikan dan tidak mengurangi kewenangan yang dimiliki oleh penyidik lainnya sesuai dengan perundang-undangan yang menjadi dasar hukumnya masing-masing.

Oleh karena itu dalam pengertian *enforcement* dalam hukum laut yang dilakukan oleh unsur Kamla (Keamanan Laut) mengandung 2 (dua) segi, yaitu menegakkan aturan hukum baik dalam *preventif polisionil* maupun *represif polisionil*.<sup>168</sup>

Penyelidikan adalah tindakan preventif polisionil, sedangkan penyidikan adalah tindakan represif polisionil. Penyelidikan dilakukan untuk kepentingan keamanan, untuk mengetahui tindakan-tindakan yang harus diambil guna *mencegah* terjadinya pelanggaran di laut. Sebagai contoh tindakan preventif polisionil ini adalah melakukan pemanggilan, pemeriksaan, penggeledahan, termasuk menghalau kapal-kapal asing karena melakukan pelayaran menyimpang dari alur-alur yang telah ditetapkan bagi hak lintas damai melalui perairan kepulauan dan memaksa kapal-kapal berlayar melalui alur-alur tertentu.<sup>169</sup> Demikian juga termasuk melakukan pengamatan (*surveillance*) penghentian (*stopping*) ataupun menaiki kapal (*boarding*). Pemeriksaan yang dilakukan oleh unsur Kamla (Keamanan Laut) terhadap kapal nelayan asing melalui hak lintas damai di perairan Indonesia, apakah melalui laut wilayah atau perairan

<sup>168</sup> Mustafa Djuang Harahap, *loc. cit.*, h. 158-159

<sup>169</sup> *Ibid*

pedalaman, untuk memeriksa apakah jaring penangkapan ikan benar-benar telah tersimpan di palka merupakan tindakan *preventif polisionil* guna mencegah penangkapan ikan secara ilegal.

Dalam kaitannya dengan penegakan keamanan dan ketertiban di laut, tindakan preventif ini harus dibedakan dari tindakan represif polisionil. Tindakan *represif polisionil* ialah dalam rangka penyidikan *pro justitia* yang diatur dengan tegas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).

Hukum acara ini berlaku bilamana terdapat dugaan atau sangkaan yang kuat telah terjadi tindak pidana dan guna *mencari kebenaran*. Dalam hukum acara ditentukan siapa yang mempunyai wewenang penyidik.

Wewenang penyidikan pidana di laut ini meliputi wewenang menahan dan menggeledah kapal, meminta agar surat-surat kapal diperlihatkan dan mengadakan penyitaan benda-benda yang diduga merupakan suatu alat untuk melakukan pelanggaran juga termasuk wewenang menggiring kapal-kapal ke pelabuhan.<sup>170</sup>

Dengan terbentuknya Bakorkamla, Menhankam mengeluarkan Buku Prosedur Tetap (Protap) Operasi Keamanan di Laut dengan Surat Keputusan Menhankam / Pangab selaku Ketua Badan Koordinasi Keamanan di Laut Nomor. Skep-B / 157 / II / 74, sebagai pejabat penyidik dalam Bakorkamla mempunyai wewenang antara lain :

1. Memberhentikan, memeriksa, dan menahan kapal yang dicurigai.
2. Menuntut surat-surat kapal untuk diperlihatkan,

---

<sup>170</sup> *Ibid.*, h.151.

3. Berhak menyita alat-alat yang dipergunakan untuk melakukan perbuatan pidana,
4. Dapat mengadakan penyegelan terhadap alat-alat pengangkutan atau ruangan-ruangan kapal dan barang-barang yang sedang diangkut,
5. Mengadakan tindakan-tindakan preventif untuk menjamin keamanan lalu lintas pelayaran.

Jika dilihat dari aspek legalitas mengenai wewenang penegakan hukum di laut, masing-masing instansi/departemen telah dapat melaksanakan tugasnya sepanjang ada konsistensi untuk mentaati ketentuan-ketentuan dan prosedur yang berlaku. Memang wadah Bakorkamla hingga saat ini masih dalam proses penyempurnaan. Belum adanya kesamaan persepsi tentang penegakan keamanan di laut mengakibatkan penafsiran hukum yang berbeda, disamping keterbatasan sarana dan prasarana serta sumber daya yang dimiliki aparat penegak hukum dilaut serta hambatan yuridis dimana dasar hukum pembentukan Bakorkamla saat ini hanya dibentuk dengan Surat Keputusan Bersama (SKB) 4 (empat) Menteri dan Jaksa Agung.

Menurut **Hasjim Djalal**, memang tidak mudah mengkoordinasikan beberapa lembaga atau departemen dalam penegakan hukum di laut. Bahkan terhadap Bakorkamla sendiri diperdebatkan tentang fungsi koordinatif yang dilakukan selama ini terkait dengan hubungan antara wewenang yang dimiliki Polri dengan unsur Kamla yang lain. Pembahasan ini muncul khususnya sejak

Pemisahan Tentara Nasional Indonesia dan Kepolisian Negara Republik Indonesia<sup>171</sup>

Dalam hal ini Hasjim Djalal menyatakan :<sup>172</sup>

*“ ...,although they are being coordinated during the last couple of years by the **Bakorkamla**, a Coordinating Agency for Security at Sea, commanded by the Commander of the Armed Forces. Practices indicated, however, that it had not been easy to coordinate the activities of the various law enforcement Agencies. Lately, there have been a lot of discussions reviewing the efficiency and effectiveness of **Bakorkamla**, particularly since the separation of the Police from the Armed Forces.”*

Oleh karena itu diadakan beberapa peninjauan ke arah kemungkinan pengadaan integrasi dalam suatu wadah, yang *pertama*, yang disebut dengan *coast guard* atau pengawal pantai, *kedua*, memisahkan antara tugas dalam melindungi keamanan nasional (*national security*) yang dalam penyelenggaraannya dilaksanakan dan dibawah tanggung jawab TNI, dengan fungsi penegakan hukum (*law enforcement*) di laut itu sendiri yang dilaksanakan dan dibawah tanggung jawab Polri.<sup>173</sup>

Menurut pendapat penulis, kemungkinan yang pertama sulit untuk direalisasikan, bahkan lebih banyak menimbulkan keberatan karena setiap instansi berdasarkan atribusi wewenang yang telah dimiliki sudah mempunyai dasar hukum yang jelas tentang wewenangnya sebagai penegak hukum di laut. Sedangkan pembentukan wadah yang baru ini memerlukan perangkat hukum yang baru pula demi kepastian hukum, baik hukum materiil maupun hukum formil

---

<sup>171</sup> Hasjim Djalal, “Piracy : The Need For Cooperation”, *Makalah*, Seminar Sehari *Maritime Terrorism*, di Seskoal, Jakarta, tanggal 25 September 2003, h. 4-5.

<sup>172</sup> *Ibid*

<sup>173</sup> *Ibid*

kuat, yang dapat dijadikan landasan hukum baik mengenai wewenang maupun mekanisme penyidikannya.

Sedang yang kedua, sebenarnya yang perlu dilakukan adalah mengkoordinasikan acara penegakan hukumnya dari masing-masing unsur Kamla tersebut. Hal ini karena pengaturan tentang wewenang dan cara penyidikan terhadap penegakan hukum di laut sudah jelas, diantaranya diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) sebagai hukum formil.

Demikian pula mengenai dasar hukum tentang pembentukan Bakorkamla seyogyanya dibentuk melalui peraturan perundangan yang lebih tinggi misalnya dengan suatu Keputusan Presiden atau bahkan Undang-undang, karena unsur Kamla itu sendiri sudah melibatkan interdepartemen.

Jadi penegakan hukum di laut sangat erat kaitannya dengan keamanan laut itu sendiri. Hal ini berarti bahwa integritas dan keutuhan wilayah negara tidak dapat dilepaskan dari integritas wilayah lautnya dimana negara mempunyai kedaulatan penuh atasnya. Jadi tanggung jawab keamanan nasional dalam mencapai kepentingan nasional di dan lewat laut adalah menjadi tanggung jawab segeap komponen bangsa sebagai sumber daya nasional.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kewenangan yang dimiliki oleh setiap instansi atau departemen dalam penegakan hukum di laut pada prinsipnya tidak dapat dipisahkan namun dapat dibedakan, karena landasan hukum dari wewenang penegakan hukumnya juga berbeda-beda seiring dengan tugas pokok dari instansi-instansi tersebut memang berbeda sesuai dengan ruang lingkup departemennya masing-masing.



# **BAB 4**

## BAB 4

### PENUTUP

#### 4.1. Kesimpulan.

4.1.1. Wewenang Pemerintah terhadap hak lintas damai kapal asing melalui perairan Indonesia, meliputi dua substansi yuridis, yaitu wewenang untuk membuat peraturan perundang-undangan (*jurisdiction to prescribe* atau *jurisdiction of legislation*) dan wewenang untuk menegakkan aturan hukum yang berlaku (*jurisdiction to enforce the law*)

Berdasarkan atribusi wewenang yang dimiliki, maka kedudukan dan tugas TNI AL sebagai salah satu unsur Kamla (Keamanan Laut) mempunyai dasar hukum yang kuat, yaitu, *pertama*, dalam lingkup hukum ketatanegaraan menempatkan dirinya sebagai komponen utama, sebagai bagian integral dari Tentara Nasional Indonesia (TNI) yang bertugas untuk melindungi kepentingan dan kedaulatan nasional, integritas wilayah NKRI dalam rangka melaksanakan fungsi pemerintahan. *Kedua*, sebagai penegak hukum dan keamanan di laut, dengan diberikan suatu *kewenangan khusus*, yaitu kewenangan sebagai penyidik terhadap tindak pidana tertentu (tidak semua tindak pidana) di laut dalam yurisdiksi nasional di perairan Indonesia. *Oleh karena itu kewenangan penyidikan yang diberikan kepada TNI AL telah diatur dengan*

*tegas dan jelas, bukan merupakan hasil dari penafsiran hukum tetapi merupakan suatu pelaksanaan dari aturan hukum atau undang-undang.* Jadi walaupun tugas penegakan hukum di laut tidak disebutkan lagi dalam Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2002, tugas tersebut tetap dimiliki oleh TNI AL.

- 4.1.2. Yurisdiksi nasional sebagai penegakan hukum di Lintas damai dibedakan menjadi dua, yaitu yurisdiksi kriminal dan yurisdiksi perdata. (pasal 27 dan 28 KHL 1982)

Yurisdiksi memiliki dua arti yaitu dalam arti sempit dan dalam arti luas. Dalam arti sempit yurisdiksi berarti terbatas pada kekuasaan pengadilan untuk menegakkan aturan hukum, sedangkan dalam arti luas, yurisdiksi berarti kekuasaan menegakkan aturan hukum yang tidak hanya dimiliki oleh pengadilan tetapi juga oleh aparat administratif. KHL 1982 ternyata menganut pandangan luas karena kekuasaan hukum atau kewenangan hukum ini bisa dimiliki bukan saja oleh lembaga peradilan namun juga oleh lembaga selain peradilan dalam hal ini termasuk didalamnya kewenangan dalam penegakan hukum di bidang penyidikan sebagai salah satu fungsi pemerintahan. .

## 4.2. Saran

- 4.2.1. Untuk menindaklanjuti Undang-undang Nomor 3 Tahun 2002, agar segera dibuatkan Undang-undang atau peraturan pelaksanaan

mengenai susunan organisasi, tugas dan fungsi TNI dimana di dalamnya juga mengatur secara tegas tentang kedudukan dan tugas TNI AL.

- 4.2.2. Dalam kaitannya dengan kedudukan dan tugas TNI AL di atas, sebagai salah satu unsur Kamla, maka perlu penyempurnaan mengenai dasar hukum pembentukan Bakorkamla yang selama ini hanya berdasarkan Surat Keputusan Bersama empat Menteri, agar dibentuk berdasarkan *Undang-undang* mengingat masalah penegakan hukum dan keamanan di laut tidak bisa diselesaikan oleh satu instansi saja, namun sudah melibatkan interdepartemen.



# DAFTAR BACAAN

## DAFTAR BACAAN

- Agoes, Eddy R., *Konvensi Hukum Laut 1982, Masalah Pengaturan Hak Lintas Kapal Asing*, 1991, Cet.I., CV. Abardin, Bandung.
- Anwar, Chairul, *Horizon Baru Hukum Laut Internasional Konvensi Hukum Laut 1982*, 1989, Cet.I., Penerbit Djambatan, Jakarta.
- Ardhiwisastra, Yudha Bhakti, *Imunitas Kedaulatan Negara Di Forum Pengadilan Asing*, 1999, Cet. I, Penerbit Alumni, Bandung
- A.K., Syamin, *Beberapa Perkembangan dan Masalah Hukum Laut Internasional (Sekitar Penegakan Hukum di Perairan Yurisdiksi Nasional Indonesia Dewasa Ini)*, 1988, Cet. I., Bina Cipta, Bandung
- Booth, K, *Navies and Foreign Policy*, 1977, Crane, Russak & Company Inc., New York, USA
- Booth, K, *Navies and Foreign Policy*, 1977, Crane, Russak & Company Inc., New York, USA.
- Brierly, JL., *The Law of Nations an Introduction to the International Law* (Terjemahan), 1996, Cet. I, Penerbit Bhratara, Jakarta.
- Dixon, Martin, *Textbook on International Law*, 1993, 2<sup>nd</sup> Ed, Blackstone Press Limited, London.
- Dixon, Martin and Robert McCorquodale, *Case and Materials on International Law*, 1995, 2<sup>nd</sup> Ed, Blackstone Press Limited, London.
- Djalal, Hasjim, *Perjuangan Indonesia di Bidang Hukum Laut*, 1979, Cet.I., Binacipta Bandung
- Hartono, M. Dimiyati, *Hukum Laut Internasional, Yurisdiksi Nasional Indonesia Sebagai Negara Nusantar*, 1983, Cet. I, Penerbit Binacipta, Bandung
- Hambali, Yasidi, *Hukum dan Politik Kedirgantaram*, 1994, Cet.I., P.T. Pradnya Paramita, Jakarta,
- Harahap, Mustafa Djuang, *Yurisdiksi Kriminal Di Perairan Indonesia Yang Berkaitan Dengan Hukum Internasional*, 1983, Cet. I, Penerbit Alumni, Bandung.

- Kusumaatmadja, Mochtar dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, 2003, Edisi II, Cet.I., P.T. Alumni, Bandung.
- Kusumaatmadja, Mochtar *Hukum Laut Internasional*, 1978, BPHN dan Binacipta, Bandung.
- \_\_\_\_\_, *Bunga Rampai Hukum Laut*, 1978, Cet.I., Binacipta, Bandung.
- \_\_\_\_\_, *Pengantar Hukum Internasional Buku I, Bagian Umum*, 1990, Cet. VII, Binacipta, Bandung.
- Koers, Albert, W. *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut, Suatu Ringkasan* (Terjemahan), 1994, Cet. II, Gajah Mada University Press, Yogyakarta.
- Likadja, Frans, *Masalah Lintas di Ruang Udara*, 1987, Cet.I., Binacipta, Bandung.
- Muhjiddin, Atje Misbach, *Status Hukum Perairan Kepulauan Indonesia dan Hak Lintas Kapal Asing*, 1993, Cet. I, Penerbit Alumni, Bandung
- Mauna, Boer, *Hukum Internasional, Pengertian, Peranan Dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*, 2001, Cet. III Penerbit Alumni, Bandung.
- Parthiana, I. Wayan, *Pengantar Hukum Internasional*, 1990, Cet. I, Penerbit Mandar Maju, Bandung.
- Rudy, T. May, *Hukum Internasional I*, 2002, Cet. I, P.T. Refika Aditama, Bandung.
- Starke, J.G., *Introduction to International Law*, 9<sup>th</sup> Ed., Butterworth, London, 1984.
- Subagyo, P. Joko, *Hukum Laut Indonesia (Edisi Baru)*, 2002, Cet. II, P.T. Rineka Cipta, Jakarta.
- Suherman, Ade Maman, *Aspek Hukum Dalam Ekonomi Global*, 2002, Cet. I, P.T. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Soebroto, Sahono, dkk, *Konvensi PBB Tentang Hukum Laut, Sebuah Tinjauan*, 1983, Cet. I, Penerbit Surya Indah, Jakarta
- Wallace, Rebecca M.M., *International Law* (Terjemahan), 1993, Cet. I, Penerbit IKIP Semarang, Semarang

## **JURNAL / MAKALAH**

Djalal, Hasjim, "Maritime Terrorism : Aspek Politik Internasional – Regional dan Aspek Hukum Yang Dibutuhkan", *Makalah, Seminar "Maritime Terrorism"*, Seskoal Jakarta tanggal 25 September 2003

—————, "Piracy : The Need For Cooperation", *Makalah, Seminar "Maritime Terrorism"*, Seskoal Jakarta tanggal 25 September 2003

Marzuki, Peter Mahmud, "Penelitian Hukum", *Yuridika*, Volume. 16 No.1 Maret – April 2001, h. 107

Hadjon, Philipus M., "Pengkajian Ilmu Hukum Dogmatik (Normatif)", *Yuridika*, No.6 Tahun. IX Nop - Des. 1994. h.6. dan "Merancang dan Menulis Penelitian Hukum", *Makalah pada Pelatihan Metode Penelitian Hukum Normatif*, 1997, Fak. Hukum Unair, h.4.

Rasjid, Abdoel, "Penegakan Hukum Di Bidang Perikanan Laut", *Yuridika*, Volume 17 No.2 Maret 2002

Zainuddin, Ardius, "Strategi TNI AL Dalam Memerangi Terorisme Maritim", *Makalah, Seminar "Maritime Terrorism"*, Seskoal Jakarta tanggal 25 September 2003

Jusuf, Gary RM., "Upaya Indonesia Memerangi Terorisme Sebagai Implikasi Keputusan Politik Internasional / Regional", *Makalah, Seminar "Maritime Terrorism"*, Seskoal Jakarta tanggal 25 September 2003

## **PERATURAN PERUNDANG – UNDANGAN**

Ketetapan MPR RI No. VII / MPR / 2000 Tentang Peran Tentara Nasional Indonesia Dan Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Undang – Undang Dasar 1945 beserta Amandemen I, II, III dan IV.

United Nations Convention on the Law of the Sea 1982.

Undang – Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 (LNRI tahun 1985, Nomor 76 TLNRI Nomor 3318).

Undang – Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (LNRI Tahun 1983 Nomor 44 TLNRI Nomor 3260).

**Undang – Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang Perikanan (LNRI Tahun 1985 Nomor 46, TLNRI Nomor 3299)**

**Undang – Undang Nomor 5 Tahun 1990 tentang Konversi Sumber Daya Alam Hayati dan Ekosistemnya (LNRI Tahun 1990 Nomor 49, TLNRI Nomor 3419).**

**Undang – Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran (LNRI Tahun 1992 Nomor 98, TLNRI Nomor 3493)**

**Undang – Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (LNRI Tahun 1996 Nomor 73, TLNRI No. 3647).**

**Undang – Undang Nomor 3 Tahun 2002 tentang Pertahanan Negara (LNRI Tahun 2002 Nomor 3, TLNRI 4169). undang – undang ini menggantikan UU No. 20 Tahun 82 tentang Ketentuan – Ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara Republik Indonesia (LNRI 1982 No. 51 TLNRI No. 3234).**

**Undang – Undang Nomor 9 Tahun 1992 tentang Keimigrasian (LNRI Tahun 1992 No. 33, TLNRI No. 3474).**

*Territoriale Zee en Maritieme Kringen Ordonnantie Sblid 1939 Nomor 22.*

**Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia (LNRI Tahun 2002 Nomor 70 TLNRI No. 4209).**

**Peraturan Pemerintah Nomor 37 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 (LNRI Tahun 2002 Nomor 71, TLNRI Nomor 4210).**

**Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Dan / Atau Perusakan Laut. (LNRI Tahun 1999 Nomor 32, TLNRI Nomor 3816).**

**Keputusan Presiden RI Nomor 33 Tahun 2002 tentang Pengendalian Dan Pengawasan Pengusahaan Pasir Laut (LNRI Tahun 2002 Nomor 61).**

**Keputusan Presiden RI Nomor 161 Tahun 1999 tentang Dewan Maritim Indonesia. Keppres ini menggantikan Keputusan Presiden RI Nomor 77 Tahun 1996 tentang Dewan Kelautan Nasional.**

**Instruksi Presiden RI Nomor 2 Tahun 2002 tentang Pengendalian Penambangan Pasir Laut.**

Surat Edaran Mahkamah Agung RI No. 3 Tahun 1990, tanggal 16 April 1990  
tentang Penyidik Dalam Perairan Indonesia

Surat Edaran Mahkamah Agung RI No. 2 Tahun 1999 tanggal 27 Maret 1999  
tentang Penegasan Penyidik Perairan Indonesia.

Keputusan Panglima Angkatan Bersenjata Nomor : Kep / 08 / VII / 1997 tentang  
Penyempurnaan Pokok-Pokok Organisasi Dan Prosedur TNI AL





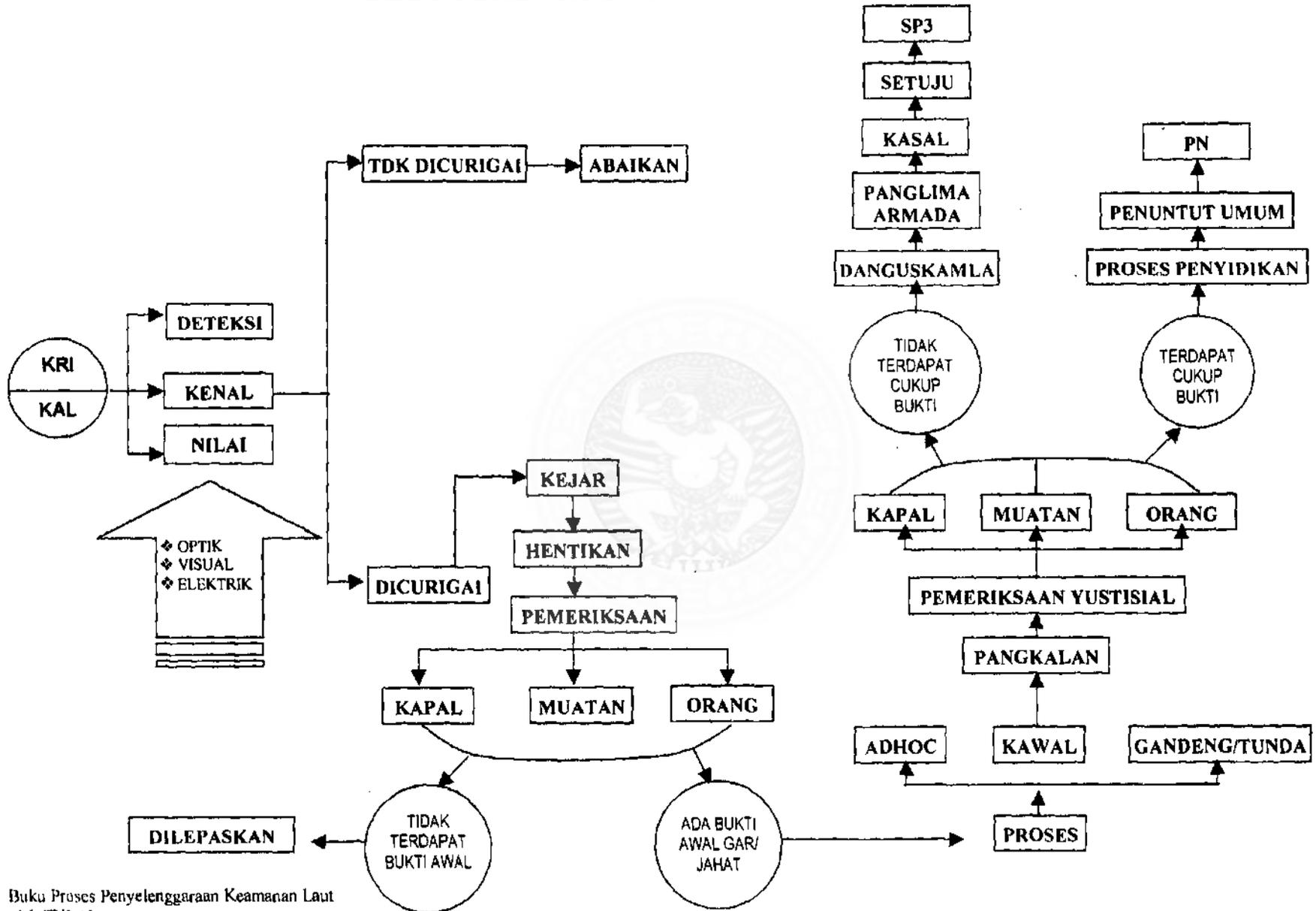
# LAMPIRAN - LAMPIRAN

**MATRIKS KEWENANGAN TINDAK PIDANA DI LAUT**

Instansi Jenis Tindak Pidana	TNI AL	POLRI	PPNS C'UKAI	PPNS HUBLA	PPNS DKP	PPNS IMIGRASI	PPNS LH	PPNS PKA/ HUTAN	PPNS DIKNAS	PPNS KES
TZMKO / 1939 PASAL 14 PEROMPIKAN	•	•								
9 / 1985 PERIKANAN	•				•					
5 / 1992 BCB	•	•							•	
23 / 1997 LH	•	•					•			
21 / 1992 PELAYANAN	•	•		•						
5 / 1990 KSDA	•	•						•		
10 / 1995 KEPABEANAN			•							
41 / 1999 KEHUTANAN		•						•		
9 / 1992 IMIGRASI		•				•				
11 / 1967 TAMBANG	•	•	•	•		•	•			
22 / 1997 NARKOTIKA		•								•
5 / 1997 PSIKOTROPIKA		•								•
12 / 1951 HANDAK & SENPI	•	•								
5 / 1983 ZEE	•									
TZMKO / 1939 GARWIL / SC	•									
UU No.15 / 2003 TEROR	•	•								

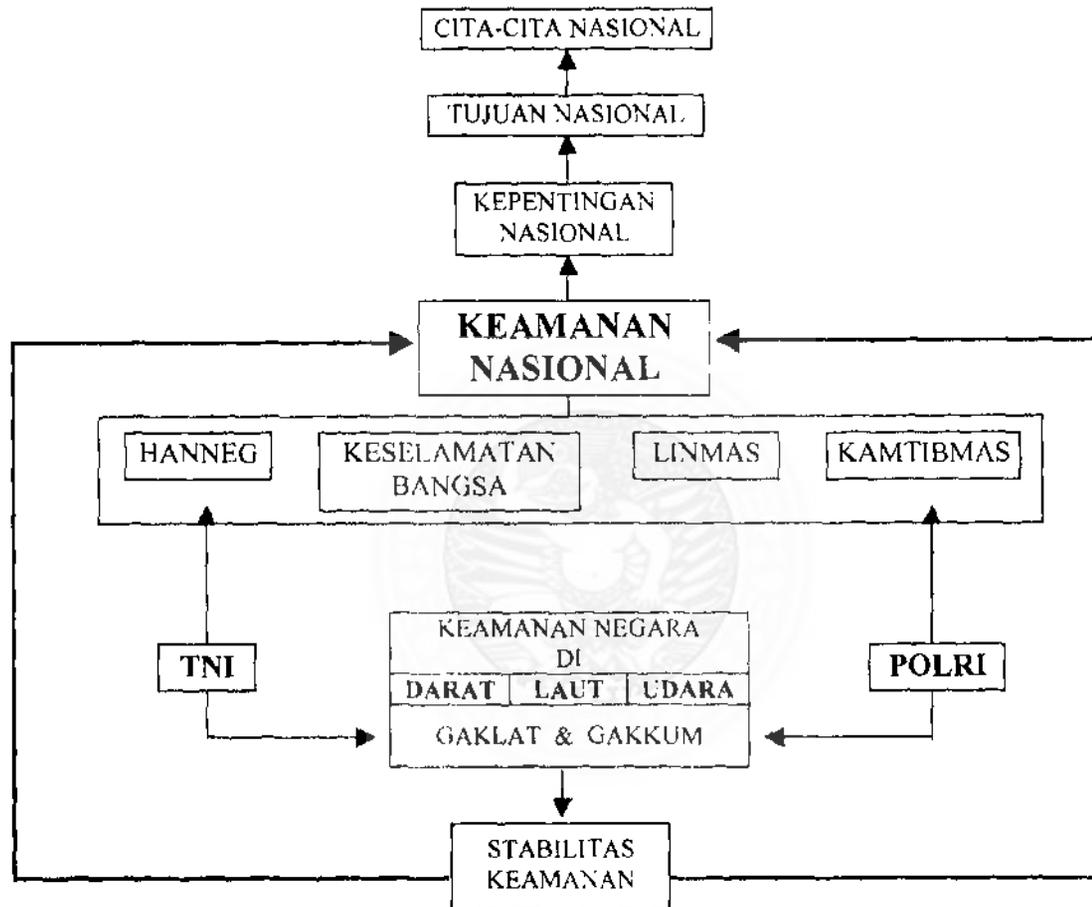
Sumber : Lampiran "C" Prosedur Tetap  
Penanganan Tindak Pidana di Laut  
oleh TNI Angkatan Laut  
( Mabes TNI AL, tanggal 9 Juli 2003 )

**MEKANISME PENANGANAN TINDAK PIDANA DI LAUT**



Sumber : Buku Proses Penyelenggaraan Keamanan Laut oleh TNI AL ( Mabes. TNI AL, Pebruari 2004 )

## KONSEPSI PERTAHANAN DAN KEAMANAN NEGARA



Sumber : Buku Proses Penyelenggaraan Keamanan Laut oleh TNI AL ( Mabes. TNI AL, Pebruari 2004 )