

# Politik Hukum Pembangunan Kemaritiman Dalam Batasan Wilayah Perairan di Indonesia

Rahmat Saputra<sup>1\*</sup>, Apriyanti Widiansyah<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Hukum, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya

<sup>2</sup>Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Bhayangkara Jakarta Raya

\*Korespondensi: [rahmat.saputra@dsn.ubharajaya.ac.id](mailto:rahmat.saputra@dsn.ubharajaya.ac.id)<sup>1</sup>,

[apriyanti.widiansyah@dsn.ubharajaya.ac.id](mailto:apriyanti.widiansyah@dsn.ubharajaya.ac.id)<sup>2</sup>

\*Corresponding author

## Article info

Received: Oct 15, 2023

Revised: Nov 18, 2023

Accepted: Nov 28, 2023

DOI: <https://doi.org/10.31599/krtha.v17i3.3070>

**Abstract :** *The importance of maritime development legal politics is because the Indonesian nation until now has not had a national policy on the development of an integrated archipelagic state, weak understanding and awareness of Indonesia as an archipelagic state, has not set the boundaries of territorial waters even though the territorial waters, weak defense and state resilience from the seaside. Based on these problems, efforts to protect and ensure state security by sea are absolute. How is the legal politics of maritime development within the boundaries of territorial waters in Indonesia and how the enforcement of maritime law in Indonesian maritime waters is related to the country's maritime security? This research uses empirical juridical research methods, through tracing and reviewing secondary data, in the form of laws and regulations, academic manuscripts, policy recommendations, and scientific works of experts in the field of maritime development. The results of the discussion of the internationally recognized politics of maritime development law are very important, as a rule that can be used as a reference, especially by countries that have ratified it in determining maritime policy. The government has set various development policies and development of the maritime sector and is still weak in consistency and priority of implementation of these programs. Law enforcement in the maritime sector of Indonesia related to state maritime security is indispensable for the implementation of state maritime security in inland waters, archipelagic waters, Indonesian territorial seas, sea lanes, straits for international shipping of the Indonesian continental shelf, EEZ, and additional zones due to various forms of threats and threats to the Indonesian sea which has abundant natural resource potential and geographical position and strategic geopolitics.*

**Keywords :** *Legal Politics, Maritime Development, Maritime Area Boundaries*

**Abstrak :** Pentingnya politik hukum pembangunan kemaritiman dikarenakan bangsa Indonesia sampai saat ini belum memiliki kebijakan nasional tentang pembangunan Negara Kepulauan yang terpadu, lemahnya pemahaman dan kesadaran Indonesia sebagai Negara Kepulauan, belum menetapkan batas-batas wilayah perairan padahal wilayah perairan, lemahnya pertahanan dan ketahanan negara dari sisi matra laut. Berdasarkan permasalahan tersebut maka upaya melindungi dan menjamin keamanan negara melalui laut merupakan hal yang mutlak. Bagaimana politik hukum pembangunan kemaritiman dalam batasan wilayah perairan di Indonesia serta bagaimana penegakan hukum bidang kelautan di wilayah perairan laut Indonesia terkait dengan keamanan maritim negara. Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis empiris, melalui penelusuran dan kajian



data-data sekunder, berupa peraturan perundang-undangan, naskah akademik, rekomendasi kebijakan, dan karya ilmiah para ahli di bidang pembangunan kemaritiman. Hasil pembahasan politik hukum pembangunan kemaritiman yang diakui secara internasional menjadi sangat penting, sebagai aturan yang dapat dijadikan referensi khususnya oleh negara-negara yang telah meratifikasinya dalam menetapkan kebijakan kelautan. Pemerintah telah menetapkan berbagai kebijakan pembangunan dan pengembangan sektor maritim dan masih lemah dalam konsistensi dan prioritas implementasinya program-program tersebut. Penegakan hukum bidang kelautan di wilayah perairan laut Indonesia terkait dengan keamanan maritim negara sangat diperlukan bagi terselenggaranya keamanan maritim negara di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial Indonesia, alur-alur laut, selat untuk pelayaran internasional landas kontinen Indonesia, ZEE, dan zona tambahan karena adanya berbagai bentuk ancaman dan gangguan terhadap laut Indonesia yang memiliki potensi sumber daya alam melimpah dan posisi geografis dan geopolitik yang strategis.

**Kata kunci :** *Politik Hukum, Pembangunan Kemaritiman, Batas Wilayah Perairan*

## I. PENDAHULUAN

Politik hukum bangsa Indonesia sangat menentukan arah bangsa yaitu berdasarkan filsafat Pancasila dan UUD 1945. Filsafat Pancasila sebagai suatu pandangan hidup bangsa Indonesia, merupakan suatu kenyataan objektif yang hidup dan berkembang dalam masyarakat Indonesia.<sup>1</sup> Politik hukum bangsa Indonesia juga tidak lepas dari keyakinan masyarakat dan geografis wilayah suatu bangsa. Pembangunan akan mengalami hambatan apabila tidak berlandaskan nilai dan geografis tersebut. Wilayah Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau tentu pengaturannya akan berbeda dengan wilayah suatu negara yang tidak memiliki pantai. Dengan demikian, sangat logis gagasan poros maritim dalam rancangan undang-undang seharusnya tergambar dalam setiap produk hukum yang akan dibuat dan sebagai bentuk komitmen pembangunan negara Indonesia yang faktanya negara kepulauan. Apalagi pemerintah sendiri telah menggagas dan menjalankan tentang poros maritim ini yang akan di nilai oleh masyarakat.

Fokus pemerintah saat ini yang ingin membangun sektor kemaritiman membutuhkan analisa dinamika lingkungan strategis yang memadai. Pemerintah melalui Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi fokus membangun zonasi pesisir dan pulau-pulau terluar di wilayah Indonesia untuk pengembangan ekonomi masyarakat. Indonesia sangat luas, hampir semua daerah membutuhkan infrastruktur. Selain pembangunan infrastruktur pilar-pilar pembangunan lainnya adalah pendalaman kembali budaya maritim, pengelolaan sumber daya maritim, pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, penyelesaian konflik perbatasan laut melalui diplomasi maritim serta peningkatan pertahanan maritim.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Kaelan, *Filsafat Pancasila Pandangan Hidup Bangsa Indonesia* (Yogyakarta: Paradigma, 2009).

<sup>2</sup> Khanisa dan Lidya C Sinaga, "Menakar Keberlanjutan Visi Poros Maritim Dunia Di Tengah Agenda Pembangunan Maritim Regional," *Jurnal Penelitian Politik* 17, no. 1 (2020): 103–16, <https://doi.org/https://doi.org/10.14203/jpp.v17i1.858>.

Politik hukum yang berkaitan dengan kelautan dan kemaritiman sebagai salah satu arah politik hukum nasional hanya beberapa RUU saja. Antara lain misalnya RUU tentang Wawasan Nusantara (pengusul DPD), RUU tentang Penyelenggaraan Pemerintah di Wilayah Kepulauan (pengusul DPD), dan RUU tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1973 tentang Landasan Kontinen Indonesia (pengusul Pemerintah). Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang memiliki potensi untuk menjadi Poros Maritim Dunia. Poros Maritim Dunia bertujuan menjadikan Indonesia sebagai negara maritim yang besar, kuat dan makmur melalui pengembalian identitas Indonesia sebagai bangsa maritim, pengamanan kepentingan dan keamanan maritim, memberdayakan potensi maritim untuk mewujudkan pemerataan ekonomi Indonesia. Untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan meliputi pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan dan ekonomi. Penegakan kedaulatan wilayah laut NKRI, revitalisasi sektor-sektor ekonomi kelautan, penguatan dan pengembangan konektivitas maritim, rehabilitasi kerusakan lingkungan dan konservasi biodiversity, serta peningkatan kualitas dan kuantitas SDM kelautan, merupakan program-program utama dalam upaya mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia.<sup>3</sup>

Pentingnya politik hukum pembangunan kemaritiman dikarenakan terdapat empat permasalahan dalam konteks posisi Indonesia sebagai Negara Kepulauan, yaitu: (1) Bangsa Indonesia sampai saat ini belum memiliki kebijakan nasional tentang pembangunan Negara Kepulauan yang terpadu. Kebijakan yang ada selama ini hanya bersifat sektoral, padahal pembangunan di Negara Kepulauan memiliki keterkaitan antar sektor yang tinggi; (2) Lemahnya pemahaman dan kesadaran tentang arti dan makna Indonesia sebagai Negara Kepulauan dari segi geografi, politik, ekonomi, sosial, dan budaya; (3) Sampai saat ini negara belum menetapkan batas-batas wilayah perairan dalam, padahal wilayah perairan dalam mutlak menjadi kedaulatan bangsa Indonesia. Artinya tidak boleh ada satupun kapal asing boleh masuk ke perairan dalam Indonesia tanpa izin; dan (4) Lemahnya pertahanan dan ketahanan negara dari sisi matra laut yang mencakup: (a) belum optimalnya peran pertahanan dan ketahanan laut dalam menjaga keutuhan bangsa dan negara; (b) ancaman kekuatan asing yang ingin memanfaatkan perairan ZEEI; (c) belum lengkapnya perangkat hukum dalam implementasi pertahanan dan ketahanan laut; (d) masih terbatasnya fasilitas untuk melakukan pengamanan laut; (e) makin meningkatnya kegiatan terorisme, perompakan, dan pencurian ikan di wilayah perairan laut Indonesia; dan (f) masih lemahnya penegakan hukum kepada pelanggar hukum. Disamping permasalahan tersebut, hukum maritim nasional sampai saat ini masih belum banyak dilakukan penyeragaman hukum maritim internasional. Kurangnya keseragaman itu disebabkan oleh sedikitnya negara yang melakukan adopsi terhadap ketentuan konvensi-konvensi maritim internasional yang penting bagi dunia pelayaran. Hanya negara-negara besar pelaku kemaritiman, seperti Inggris, Kanada, Perancis, Cina dan Amerika Serikat yang telah melakukan adopsi ketentuan-ketentuan tersebut. Diantara beberapa penyebab sulitnya penyeragaman ini adalah perbedaan tradisi sistem hukum

---

<sup>3</sup> A Junaedi Karso, *Ternwujudnya Indonesia Menuju Negara Maritim Dunia Yang Tangguh* (Jawa Tengah: CV Eureka Media Aksara, 2022).

yang melandasi hukum nasional negara-negara pelaku pelayaran.<sup>4</sup> Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki wilayah laut yang sangat luas. Laut Indonesia memiliki sumber daya alam yang sangat berlimpah, baik sumber daya terbarukan seperti perikanan, terumbu karang dan tanaman *mangrove* maupun sumber daya yang tidak terbarukan seperti minyak bumi, gas, mineral, dan bahan tambang lainnya. Selain itu, dilihat dari posisinya, Indonesia berada di lintasan pelayaran yang menghubungkan Samudra Pasifik dengan Samudra Hindia dan Benua Asia dan Benua Australia.<sup>5</sup>

Hal tersebut tentunya menguntungkan posisi Indonesia sebagai kekuatan utama di kawasan Asia Tenggara maupun Asia Pasifik jika kita mampu memanfaatkannya. Kondisi-kondisi tersebut juga dapat menjadi pendorong bagi seluruh lapisan komponen bangsa untuk meningkatkan kapabilitas yang dimiliki untuk mengukuhkan diri sebagai negara maritim. Konsep negara maritim, adalah negara yang mampu memanfaatkan dan menjaga wilayah lautnya. Untuk itu, agar dapat disebut sebagai negara maritim, pembangunan kemaritiman yang sedang giat dilakukan adalah melalui empat agenda pembangunan kelautan Indonesia, yaitu pembangunan kedaulatan maritim, pengelolaan sumber daya dan jasa maritim, pembangunan infrastruktur maritim, dan pengembangan iptek dan budaya maritim. Akan tetapi, saat ini keamanan laut di Indonesia masih rawan karena tingginya tingkat pelanggaran di laut seperti *illegal fishing*, *illegal entry*, *illegal logging*, dan *illegal mining*. Hal tersebut merupakan konsekuensi bagi Indonesia yang merupakan negara yang memiliki sumber kekayaan alam yang beragam, sehingga sangat memungkinkan bagi pihak-pihak tertentu untuk masuk ke wilayah Indonesia dan memanfaatkan sumber daya alam Indonesia secara ilegal.

Berdasarkan berbagai permasalahan yang masih sering terjadi di wilayah Indonesia tersebut maka upaya melindungi dan menjamin keamanan negara melalui laut merupakan hal yang mutlak. Hal tersebut berkaitan dengan kemampuan maritim Indonesia dalam menghadapi ancaman yang nyata saat ini. Kemampuan maritim dalam arti luas adalah kemampuan ekonomi, politik, dan militer dari suatu bangsa yang diwujudkan pada pengaruhnya dalam menggunakan laut untuk kepentingan dalam negeri serta mencegah penggunaan laut oleh pihak lain yang dapat merugikan negara.<sup>6</sup> Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Nasional Jangka Panjang Tahun 2005-2025 (UU RPJPN), sumber daya kelautan belum dimanfaatkan secara optimal karena beberapa hal, antara lain: (1) belum adanya penataan batas maritim; (2) adanya konflik dalam pemanfaatan ruang di laut; (3) belum adanya jaminan keamanan dan keselamatan di laut; (4) adanya otonomi daerah menyebabkan belum ada pemahaman yang sama terhadap pengelolaan sumber daya kelautan; (5) adanya keterbatasan kemampuan sumber daya manusia dalam mengelola sumber daya kelautan; dan (6) belum adanya dukungan riset, ilmu pengetahuan dan teknologi kelautan.

---

<sup>4</sup> William Tetley, "Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention," *Tulane Maritime Law Journal* 34 (2000): 783.

<sup>5</sup> Benhard Limbong, *Poros Maritim* (Jakarta: Margaretha Pustaka, 2015).

<sup>6</sup> Y. Didik Heru Purnomo, "Penggunaan Wilayah Laut RI Bagian Barat," *Hukum Internasional*, 2004, 31.

Belum optimalnya pembangunan dan eksplorasi laut Indonesia disebabkan oleh paradigma pembangunan yang selama ini dijalankan masih berbasis pada daratan sehingga mengakibatkan terjadinya disparitas pembangunan antarwilayah di Indonesia. Selain itu, wilayah maritim Indonesia terancam, baik dari dalam maupun dari luar karena kurangnya perlindungan dan keamanan di wilayah maritim negara. Berdasarkan latar belakang di atas yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana politik hukum pembangunan kemaritiman dalam batasan wilayah perairan di Indonesia serta bagaimana penegakan hukum bidang kelautan di wilayah perairan laut Indonesia terkait dengan keamanan maritim negara. Kajian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan mengenai keamanan maritim dan diharapkan dapat menjadi masukan bagi Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dalam melaksanakan fungsi legislasi dan pengawasan terhadap keamanan maritim dan regulasi yang ada.

## II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis empiris, melalui penelusuran dan kajian data-data sekunder, berupa peraturan perundang-undangan, naskah akademik, rekomendasi kebijakan, dan karya ilmiah para ahli di bidang pembangunan kemaritiman. Data-data sekunder diperoleh melalui penelitian kepustakaan (*Library Research*) yang bersumber dari bahan-bahan pustaka cetak maupun elektronik. Penelitian yang bersifat normatif (*doctrinal*) diperlukan untuk memahami norma-norma hukum yang saat ini berlaku (*Law in the Book*), melalui pendekatan peraturan perundang-undangan (*Statute Approach*), pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*), pendekatan perbandingan (*comparative approach*).<sup>7</sup> Sedangkan penelitian empiris dilakukan melalui pengamatan, wawancara, serta diskusi kelompok terfokus (*Focus Discussion Group*), untuk memahami bagaimana hukum di lapangan (*Law in Action*).<sup>8</sup>

## III. PEMBAHASAN

### Politik Hukum Pembangunan kemaritiman dalam batas wilayah perairan di Indonesia

Pidato Presiden Joko Widodo dalam rangka pembukaan resmi ajang Our Ocean Conference (OCC) ke-5 di Nusa Dua, Bali, tanggal 29 Oktober 2018 menjadi bukti bahwa Indonesia memiliki peranan penting di mata dunia dalam bidang maritim. Dalam pidatonya presiden menegaskan bahwa Indonesia adalah negara bahari di mana wilayah Indonesia sebagian besar terdiri dari laut dan dengan laut pulalah telah memberikan jutaan manusia di dunia ini sebuah kehidupan. Kurang lebih 90% dari total volume perdagangan dunia dilakukan melalui jalur laut dan sekitar 61% dari minyak dunia juga didistribusikan melalui laut. Diungkapkan pula bahwa nilai potensi dari kekayaan laut mencapai angka US\$ 24 triliun. “Demikianlah gambaran penting mengenai laut bagi kehidupan dan masa depan umat manusia,” terang Presiden. Terlepas dari pentingnya mengenai fungsi kelautan, kejahatan lautpun juga semakin meningkat. Seperti perompakan, penyelundupan

<sup>7</sup> Johnny Ibrahim, *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Cet.3 (Malang: Bayumedia, 2007).

<sup>8</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* (Jakarta: Rineka Cipta, 2012).

obat terlarang, perdagangan manusia hingga penangkapan ikan secara ilegal. Belum lagi masalah lingkungan hidup di kawasan laut. Mulai dari masalah sampah plastik, polusi air, pemanasan suhu dan naiknya permukaan air laut. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat Indonesia belum merasakan peran signifikan dari potensi maritim yang dimiliki dengan ditandai belum adanya pengelolaan potensi maritim Indonesia secara maksimal. Dengan beragamnya potensi maritim Indonesia, antara lain industri bioteknologi kelautan, perairan dalam, wisata bahari, energi kelautan, mineral laut, pertahanan, pelayaran serta industri maritim, sebenarnya dapat memberikan kontribusi besar bagi kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia. Dalam UUD 1945 pasal 33 ayat (3) disebutkan bahwa bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk kemakmuran rakyat. Meskipun tidak dapat dipungkiri bahwa kekayaan alam khususnya laut di Indonesia masih banyak yang dikuasai oleh pihak asing dan mementingkan kepentingan diri sendiri.

Poros maritim merupakan sebuah gagasan strategis yang diwujudkan untuk menjamin konektivitas antar pulau, pengembangan industri perkapalan dan perikanan, perbaikan transportasi laut serta fokus pada keamanan maritim. Poros Maritim Dunia ialah menjadikan laut sebagai jalur laut. Poros Maritim Dunia bertugas untuk mengatur penyelesaian batas maritim, penataan ruang laut dan diplomasi, pengembangan industri maritim dan konektivitas laut, pengembangan industri sumber daya alam, dan jasa kelautan. Untuk menuju negara Poros Maritim Dunia akan meliputi pembangunan proses maritim dari aspek infrastruktur, politik, sosial-budaya, hukum, keamanan, dan ekonomi. Pembangunan maritim sampai saat ini masih banyak terjadi kesalahpahaman mengenai apa yang dianggap sebagai hukum maritim. Banyaknya keterkaitan dengan hukum laut menyebabkan hukum maritim sering disalahartikan atau disamakan dengan hukum laut. Dalam Black's Law Dictionary hukum maritim (*maritime law*) didefinisikan sebagai:

*That system of law which particularly relates to: marine commerce and navigation, to business transacted at sea or relating to navigation, to ships and shipping, to seamen, to the transportation of persons and property by sea, and to marine affairs generally; The law relating to harbors, ships and seamen, divided into a variety of subject areas such as those concerning harbors, property of ships, duties and right of masters and seamen, contracts of affreightment, average, salvage, etc. It extends to civil marine torts and injuries, illegal dispossession or withholding of possession from the owners of ships, municipal seizures of ships, etc.*

Dari definisi tersebut terlihat bahwa hukum maritim menyangkut bidang kelautan yang sangat luas. Tidak hanya sekedar masalah pelayaran, perkapalan maupun kepelabuhanan saja, melainkan segala aspek pengangkutan dan perdagangan di laut baik yang termasuk ke dalam ruang lingkup hukum perdata maupun hukum publik.<sup>9</sup> Masalah hukum dalam sektor maritim dan kelautan bersifat multikompleks, mengingat banyaknya sektor lain yang saling terkait. Akibatnya, tumpang tindih pengaturan, bahkan tidak jarang saling berlawanan antara satu peraturan dengan peraturan lainnya. Masalah lain terkait dengan banyaknya kasus pencurian ikan. Umumnya lokasi pencurian tersebut berada di wilayah timur Indonesia, sebagai akibat ketimpangan infrastruktur, terutama armada patroli laut Indonesia. Penenggelaman kapal asing yang tertangkap mencuri ikan di

---

<sup>9</sup> Husseyn Umar, *Masalah Pembangunan Dan Penegakan Hukum Kelautan Di Indonesia, Makalah Dalam Seminar Pemberdayaan Perhubungan Laut Dalam Abad XXI* (Jakarta, 2003).

wilayah laut Indonesia mesti dilakukan dengan hati-hati, utamanya tidak melanggar regulasi internasional dan perjanjian bilateral dengan negara-negara tetangga. Isu penting lainnya terkait penghapusan atau pelarangan penggunaan alat tangkap yang dapat menimbulkan kerusakan dasar laut, terumbu karang, dan menghambat serta merusak pertumbuhan biota laut. Di sisi lain, terjadi penangkapan ikan secara berlebihan (*over fishing*). Dalam pembuatan aturan pelarangan penggunaan alat tangkap perlu dilakukan kajian secara spesifik mengenai kondisi sosial, budaya, ekonomi, sumberdaya, dan lingkungan. Aturan harus ditujukan pada pembatasan daerah tangkapan (*fishing ground*), jalur-jalur tangkapan, ukuran kapal, kekuatan mesin kapal, dan spesifikasi alat tangkap termasuk ukuran mata jaring dan alat pemisah ikan. Begitu juga dengan keberpihakan pada nelayan kecil dan tradisional.

Terkait dengan masih digunakannya pukat trawl secara liar, masyarakat internasional telah berulang kali melakukan kecaman kepada Indonesia, karena Indonesia tidak pernah mencatatkan hasil tangkapan ikan (*unreported fishing*) ini. Penggunaan pukat trawl secara liar menimbulkan efek negatif seperti terganggunya keberlanjutan sumberdaya, keanekaragaman hayati, dan terganggunya aspek sosial dan ekonomi. Sementara itu terkait kawasan mangrove Indonesia sebagai zone penyangga pesisir dengan potensi ikan laut dangkal, kerusakannya sudah sangat memprihatinkan. Penyebabnya, antara lain karena alih fungsi hutan mangrove menjadi perkebunan sawit, tambak ikan, tambak udang dan lain-lain.

Politik hukum bangsa Indonesia sangat menentukan arah bangsa yaitu berdasarkan filsafat Pancasila dan UUD 1945. Filsafat Pancasila sebagai suatu pandangan hidup bangsa Indonesia, merupakan suatu kenyataan objektif yang hidup dan berkembang dalam masyarakat Indonesia.<sup>10</sup> Arah dan tujuan yang harus dicapai diantaranya mewujudkan keadilan sosial dan kesejahteraan masyarakat. Untuk mencapai tujuan tersebut dibentuklah Program Legislasi Nasional yang di dalamnya memuat undang-undang yang akan dibuat oleh Pemerintah bersama Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Berdasarkan hal itu, politik hukum bangsa Indonesia juga tidak lepas dari keyakinan masyarakat dan geografis wilayah suatu bangsa.

Pembangunan akan mengalami hambatan apabila tidak berlandaskan nilai dan geografis tersebut. Wilayah Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau tentu pengaturannya akan berbeda dengan wilayah suatu negara yang tidak memiliki pantai. Dengan demikian, sangat logis gagasan poros maritim dalam rancangan undang-undang seharusnya tergambar dalam setiap produk hukum yang akan dibuat dan sebagai bentuk komitmen pembangunan negara Indonesia yang faktanya negara kepulauan. Apalagi pemerintah sendiri telah menggagas dan menjalankan tentang poros maritim ini yang akan di nilai oleh masyarakat.

Seolah kita sudah *taken for granted* terhadap konsep poros maritim. Namun, hingga saat ini pemerintah belum mampu menerjemahkan gagasan Presiden tersebut dalam bahasa yang muda dipahami publik. Sebagai sebuah gagasan utama Presiden, mestinya gagasan poros maritim bisa menjadi wacana baru tidak saja dikalangan elit tetapi juga

---

<sup>10</sup> Kaelan, *Filsafat Pancasila Pandangan Hidup Bangsa Indonesia*.

rakyat.<sup>11</sup> Beberapa peraturan yang terikat dengan kelautan dan kemaritiman tidak efektif dalam penegakan hukum sehingga perlu perbaikan atau revisi akan tetapi tidak masuk program legislasi. Sedangkan program legislasi yang telah ditetapkan pun masih ada yang belum tercapai khususnya tentang kelautan dan kemaritiman<sup>12</sup> Indonesia sebagai negara kepulauan, telah diakui secara internasional berdasarkan United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) 1982 yang kemudian diratifikasi oleh Indonesia dengan Undang- Undang No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan United Nation Convention on The Law of The Sea. Kebijakan kelautan negara Indonesia lebih lanjut telah dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Pembangunan bidang kelautan dan perikanan hingga saat ini masih jauh dari harapan, padahal wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil dan lautan kepulauan Indonesia memiliki potensi sumber daya alam dan jasa lingkungan yang sangat besar dan belum dimanfaatkan secara optimal. Secara kelembagaan dan hukum, pada tahun 2014 muncul dua momentum pembangunan kelautan yakni, terbitnya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2014 tentang Kelautan, serta pembentukan Kementerian Koordinator Maritim yang memperkuat dan mempertegas landasan hukum dan tata kelola pembangunan kelautan nasional. Selanjutnya pada tahun 2017 telah dikeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia. Kebijakan Kelautan Indonesia dikaitkan dengan hak dan kewajiban negara berdasarkan UNCLOS 1982. Konvensi PBB tentang Hukum Laut melaksanakan UNCLOS melahirkan delapan zonasi pengaturan (regime) hukum laut yaitu:

1. Perairan Pedalaman (Internal Waters).
2. Perairan Kepulauan (Archiplegic Waters), termasuk di dalamnya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
3. Laut Teritorial (Teritorial Waters).
4. Zona Tambahan (Contingous Waters).
5. Zona Ekonomi Eksklusif (Exklusif Economic Zone).
6. Landas Kontinen (Continental Shelf).
7. Laut Lepas (High Seas).
8. Kawasan Dasar Laut Internasional (International Sea-Bed Area).

Perairan pedalaman (internal waters) adalah bagian dari perairan suatu negara yang tunduk pada kedaulatan negara tersebut, seperti halnya perairan pedalaman di Indonesia yang sudah diatur oleh Undang- Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia. Hak dan Kewajiban Indonesia serta Status saat ini terhadap perairan pedalaman Indonesia sepenuhnya berada di bawah kedaulatan Negara Indonesia. Indonesia saat ini belum menetapkan wilayah perairan pedalaman dengan identifikasinya. Selain itu di perairan pedalaman terdapat pelabuhan tempat bongkar muat barang ekspor-impor dari dan ke Indonesia. Dalam konteks pembangunan ekonomi nasional Indonesia, pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia sudah seharusnya mempunyai standar

<sup>11</sup> Arif Satria, *Politik Kelautan Dan Perikanan* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2015).

<sup>12</sup> Endri, "Politik Hukum Yang Berorientasi Pada Administrasi Kelautan Dan Kemaritiman," *Administrative Law & Governance Journal* 2, no. 2 (2019): 2, <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/alj.v2i3.511-522>.

internasional dan mampu bersaing secara global dengan pelabuhan-pelabuhan luar negeri. Indonesia wajib memberikan keamanan dan keselamatan pelayaran internasional sejalan dengan International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code yang diadopsi oleh International Maritime Organization (IMO) tanggal 12 Desember 2002. Secara keseluruhan, hak dan kewajiban Negara Indonesia berdasar Konvensi Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) setelah meratifikasi dengan UU No. 17 Tahun 1985 dapat dijabarkan dalam tabel berikut ini:

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/Rekomendasi
1	Pasal 1 : (4) "Pollution of the marine environment" (5) dan (5) dumping	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hak berdaulat eks-ploitasi lingkungan laut (Pasal 193)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wajib melindungi dan Melestarikan lingkungan laut (Pasal 192)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perlu ditetapkan batas wilayah perairan pedalaman.</li> <li>Sudah ada di PP. No. 19 Tahun 1999 sebaiknya ditingkatkan ke UU.</li> <li>Dumping tunduk pada LDC 1972.</li> </ul>
2	Pasal 2-32 : tentang rejim laut teritorial sejauh 12 mil dari garis pangkal (lebar laut teritorial, garis pangkal normal/lurus, batas laut teritorial, peta dan daftar koordinat geografis, hak lintas damai bagi kapal asing di laut teritorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hak kedaulatan penuh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wajib membuat peta dan koordinat geo-grafis dan menyampaikannya salinannya kpd Sekjen PBB (Pasal 16).</li> <li>Wajib menghormati hak lintas damai kapal asing di laut teritorial Indonesia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rejim laut teritorial sudah implementing legislation dgn UU No 6 Tahun 1996 dan PP 36, PP 37, dan PP 38 th 2002 namun perlu dikaji kembali.</li> <li>Pasal 16 belum dilakukan Indonesia.</li> <li>Harus menyampaikan ke Sekjen PBB pada tahun 2009.</li> <li>Meninjau kembali garis pangkal laut wilayah</li> </ul>
3	Pasal 33 : Rejim zona tambahan (contiguous zone) sejauh 24 mil dari garis pangkal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hak yurisdiksi pengawasan untuk mencegah pelanggaran peraturan bea cukai, fiskal, imigrasi, saniter, dan menghukum pelanggaran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tidak ada kewajiban karena ini hak yurisdiksi kontrol dan menghukumnya, tapi kalau ada pelanggaran wajib diproses karena untuk kepentingan Indonesia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perlu diatur mengenai Zona tambahan.</li> <li>Sebaiknya diadopsi oleh uu terkait, misal : bea cukai, imigrasi, dll.</li> </ul>

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
4	Pasal 34-45 : Hak lintas transit, alur laut, skema pemisah dalam selat internasional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hak kedaulatan penuh atas selat atau yurisdiksi bergantung pada status selat.</li> <li>• Hak membangun keamanan yang andal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wajib menghormati hak lintas transit.</li> <li>• Wajib memberi tahu bahaya. Tidak boleh ada suspensi</li> <li>• Keselamatan pelayaran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sudah diatur oleh Pasal 20 UU No.6/1996.</li> <li>• Memanfaatkan peluang hak lintas damai dan transit dgn membangun pelabuhan tingkat internasional.</li> <li>• UU No. 21/1992 yang dirubah menjadi UU 17 Tahun 2008.</li> </ul>
5	Pasal 46-53 : Rejim negara kepulauan (garis pangkal kepulauan, hak lintas damai, hak ALKI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perairan kepulauan berada dalam kedaulatan penuh Indonesia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wajib menghormati perairan internasional yang sudah ada dengan negara lain.</li> <li>• Wajib menghormati hak tradisional penangkapan ikan negara lain.</li> <li>• Wajib menghormati kapal bawah laut negara lain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sudah diatur oleh UU No.6/ 1996 dan ketiga PP : PP No.36/37/38 tahun 2002.</li> <li>• Indonesia bukan hanya negara kepulauan, tapi harus jadi negara kelautan (SDA dan pelayaran harus dioptimal-kan)</li> </ul>
6	Pasal 55-75 : Rejim zona ekonomi eksklusif sejauh 200 mil dari garis pangkal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hak berdaulat dan yurisdiksi negara, bukan berada dalam kedaulatan Indonesia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dapat memberikan hak akses pada negara lain untuk memanfaatkan sumber daya hayati.</li> <li>• Wajib konservasi atas sumber daya hayati dan nonhayati.</li> <li>• Penegakan hukum atas pelanggaran</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sudah diimplementasi Legislation : UU No. 6/1996.</li> <li>• Sudah ada PP No. 36/37/38.</li> <li>• Mengadakan perjanjian batas ZEE dengan negara tetangga.</li> <li>• Membuat peta dan koodinat geografis.</li> <li>• Sudah ada implementing legislation : UU No. 5/1983 ttg ZEE Indonesia.</li> <li>• Wajib menyampaikan ke Sekjen PBB.</li> <li>• Mengumumkan pembangunan dan letak</li> </ul>

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
			<p>di ZEE Indonesia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Menegakkan hukum krn banyak kapal asing berorasi dan mengambil keuntungan.</li> <li>• Penyelesaian batas- batas ZEE Indonesia dengan negara lain.</li> <li>• Wajib membuat peta dan koordinat geografis dan menyampaikannya ke Sekjen PBB.</li> </ul>	pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan lainnya.
7	Pasal 76-85 : Pengaturan tentang Landas Kontinen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hak berdaulat dan yurisdiksi negara</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wajib membuat uu karena UU sebelum- nya masih mengacu pada Konvensi Jenewa 1958.</li> <li>• Menetapkan batas- batas NKRI dengan negara lain. Membuat peta dan Koordinat geografis.</li> <li>• Wajib melaporkan salinannya ke Sekjen PBB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berdayakan sdm dan teknologi.</li> <li>• Buat UU baru tentang Landas Kontinen karena UU No.1/ 1973 masih mengacu pada Konvensi Jenewa 1958.</li> <li>• Melaporkan Landas Kontinen Indonesia ke PBB pada tahun 2009.</li> </ul>
8	Pasal 86-120 : Nasional Indonesia High Seas (laut lepas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rejim internasional :</li> <li>• Tidak ada kedaulatan Negara manapun.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kewajiban negara bendera :</li> <li>• Melaksanakan yurisdiksi dan mengendalikan kapal yang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sudah cukup diatur oleh UU No. 31/2004 tentang Perikanan bahwa laut lepas dapat dijadikan wilayah penangkapan ikan karena setiap negara mempunyai kebebasan menangkap ikan.</li> </ul>

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ada 6 kebebasan laut lepas untuk tujuan damai.</li> <li>• Hak melakukan pengejaran terhadap kapal yang diduga melanggar hukum nasional Indonesia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mengibarkan benderanya.</li> <li>• Wajib membantu kecelakaan / bahaya di laut lepas.</li> <li>• Wajib memberantas perompakan, perdagangan narkotika, perdagangan budak.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebaiknya Indonesia berdayakan terlebih dahulu hukum nasionalnya : UU No. 6/1996 dan ketiga PP-nya, UU No. 5/1983 ttg ZEE Indonesia.</li> <li>• Perkuat Indonesia dengan armada kapal ikan.</li> <li>• Ikut berperan aktif dalam lembaga-lembaga regional maupun internasional.</li> </ul>
9.	Pasal 121 : Rejim Pulau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hak kedaulatan negara mempertahankan seluruh pulau Indonesia terutama pulau pulau terluar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kewajiban negara bendera :</li> <li>• Melaksanakan yurisdiksi dan mengendalikan kapal yang mengibarkan benderanya.</li> <li>• Wajib membantu kecelakaan / bahaya di laut lepas.</li> <li>• Wajib memberantas perompakan, perdagangan narkotika, perdagangan budak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sudah cukup diatur oleh UU No. 31/2004 tentang Perikanan bahwa laut lepas dapat dijadikan wilayah penangkapan ikan karena setiap negara mempunyai kebebasan menangkap ikan.</li> <li>• Sebaiknya Indonesia berdayakan terlebih dahulu hukum nasionalnya : UU No. 6/1996 dan ketiga PP-nya, UU No. 5/1983 ttg ZEE Indonesia.</li> <li>• Perkuat Indonesia dengan armada kapal ikan.</li> <li>• Ikut berperan aktif dalam lembaga-lembaga regional maupun internasional.</li> </ul>
10	Pasal 133-191 : Kawasan (Area)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rejim internasional :</li> <li>• Common heritage of mankind</li> <li>• Pengelolaan kekayaan di Kawasan berada pada Badan Otorita Intern/ISA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wajib berperan serta sebagai negara berkembang dan bekerja sama dengan perusahaan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ikut berperan aktif dan kerjasama dengan lembaga-lembaga regional maupun internasional di bidang kelautan</li> </ul>

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
11	Pasal 192-237 : Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hak berdaulat (Pasal 193) atas kekayaan sumber daya alam di laut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wajib melindungi dan melestarikan lingkungan laut.</li> <li>Mencegah, mengurangi, dan mengendalikan pencemaran laut.</li> <li>Wajib bekerja sama regional dan global. Membuat UU tentang pencegahan, pengurangan, dan pengendalian pencemaran laut</li> <li>Penegakan hukum oleh negara pantai, negara bendera, negara pelabuhan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinasi dengan KLH yang telah membuat peraturan perundang-undangan tentang lingkungan hidup dan pengendalian pencemaran laut.</li> <li>Perlu dibuat uu tentang pencegahan dan pengendalian pencemaran laut, menggantikan PP No. 19 Tahun 1999</li> </ul>
12	Pasal 238 – 265 : Riset Ilmiah Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hak berdaulat/ eksklusif untuk riset ilmiah kelautan untuk tujuan damai di landas kontinen dan laut.</li> <li>Hak negara tak berpantai dan tidak beruntung secara geografis untuk riset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wajib bekerja sama dengan sesama negara dan organisasi internasional.</li> <li>Wajib membangun pusat-pusat nasional riset ilmiah kelautan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riset ilmiah kelautan mempunyai peranan penting bagi pembangunan nasional.</li> <li>Mengembangkan budaya riset ilmiah kelautan.</li> <li>Perlu pengaturan mengenai riset ilmiah kelautan di Indonesia.</li> <li>Berperan aktif dalam lembaga teknologi kelautan internasional.</li> </ul>

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
		ilmiah kelautan.		
13	Pasal 266-278 : Pengembangan dan Alih Teknologi Kelautan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hak mengemban teknologi kelautan;</li> <li>• Hak kerja sama dengan pemilik teknologi kelautan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wajib kerja sama internasional dan regional.</li> <li>• Wajib membangun pusat-pusat riset nasional untuk pengembangan teknologi kelautan, apalagi Indonesia adalah negara kepulauan.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indonesia harus mempunyai kebijakan yang mengatur alih teknologi kelautan.</li> <li>• Budayakan dan perkuat pengembangan dan alih teknologi kelautan, Indonesia harus menjadi negara mandiri dalam teknologi kelautan.</li> </ul>
14	Pasal 279-299 : Penyelesaian sengketa bidang hukum laut : ITLOS, ICJ, Arbitrase, dan Arbitrase Khusus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setiap negara mempunyai hak untuk menyelesaikan sengketa bidang hukum laut secara bilateral dan keempat forum tsb</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setiap negara wajib menyelesaikan sengketa di bidang hukum laut secara damai dari mulai negosiasi sampai ICJ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indonesia harus bekerja keras menjaga dan melaksanakan kedaulatan dan yurisdiksi negara atas kekayaan di laut.</li> </ul>
15	Pasal 303 dan 149 : Benda-benda purbakala dan bersejarah ditemukan di laut.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hak pemilik benda-benda berharga tersebut dan negara pantai</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setiap negara wajib melindungi benda-benda tsb dan bekerja sama dalam penyelesaiannya.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perlu koordansi yang baik dalam persoalan penemuan benda-benda berharga tsb. Perlu dikaji apa perlu uu tentang ini, dan memperhatikan Konvensi UNESCO 2001</li> </ul>
16	Pasal 312 : Amandemen Konvensi Hukum Laut 1982	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indonesia punya hak untuk mengusulkan perubahan atas Konvensi ini untuk kepentingan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indonesia wajib melaksanakan semua ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dalam konteks kepentingan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indonesia harus melaksanakan semua ketentuan Konvensi Hukum Laut 1982 dalam konteks kepentingan bangsa dan negara</li> </ul>

No	Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS) 1982	Hak-Hak Indonesia	Kewajiban Indonesia	Keterangan/ Rekomendasi
		n bangsa dan negara.	bangsa dan negara	

### Penegakan Hukum Bidang Kelautan di Wilayah Perairan Laut Indonesia Terkait Dengan Keamanan Maritim Negara

Landasan konstitusional negara ini menyebutkan bahwa Indonesia adalah negara hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945. Ini mengandung pengertian bahwa hukum merupakan tatanan kehidupan nasional, baik dalam bidang politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan, dan keamanan. Untuk itu, negara bertanggung jawab atas perlindungan dan jaminan kepastian hukum. Tujuan tersebut dapat dicapai apabila negara dalam menjalankan fungsi penyelenggaraan negara didasarkan pada prinsip-prinsip negara hukum yang meliputi prinsip *the rule of law*, prinsip legalitas, prinsip *equality before the law*, dan *equality justice under law*. Keempat prinsip itu harus dijunjung tinggi dalam penegakan hukum di suatu negara.

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Penegakan hukum juga dapat diartikan sebagai kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan pengejawantahan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.<sup>13</sup> Penegakan hukum akan terpenuhi apabila pilar hukum berjalan dengan baik, yaitu instrumen hukum yang baik, aparat penegak hukum yang tangguh, peralatan yang memadai, masyarakat yang sadar hukum, dan birokrasi yang mendukung. Aparat penegak hukum sebagai salah satu pilar penegakan hukum mencakup lembaga penegak hukum dan aparat penegak hukum. Ada tiga elemen penting yang mempengaruhi proses bekerjanya aparat penegak hukum, yaitu:

1. Institusi penegak hukum beserta berbagai perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaannya;
2. Budaya kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparatnya; dan
3. Perangkat peraturan perundang-undangan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materiil maupun hukum formilnya.

Penegakan hukum tersebut merupakan satu elemen dari keseluruhan persoalan yang dihadapi Indonesia sebagai negara hukum, sehingga persoalan yang dihadapi bangsa ini tidak hanya pada penegakan hukum tetapi juga pembaruan hukum atau pembuatan hukum baru. Regulasi mengenai keamanan maritim berkaitan erat dengan peraturan

<sup>13</sup> Bambang Sutiyo, *Aktualita Hukum Dalam Era Reformasi* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004).

perundang-undangan yang mengatur mengenai laut dan segala aktivitas yang terhubung dengan laut. Ini mengingat aspek kelautan Indonesia menyimpan potensi yang sangat besar sehingga melibatkan banyak *stakeholders* yang diberikan wewenang terhadap laut Indonesia dan pengaturannya tersebar dalam beberapa peraturan perundang-undangan. Perwujudan keamanan maritim pada hakikatnya memiliki dua dimensi, yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum yang saling berkaitan.

Penegakan kedaulatan dan penegakan hukum ini harus dilakukan sesuai dengan instrumen hukum nasional dan instrumen hukum internasional yang berlaku. Wewenang untuk menegakkan kedaulatan dan hukum ini bersumber pada kedaulatan dan yurisdiksi yang dimiliki negara dan membutuhkan pengamanan yang cukup besar dari TNI AL serta aparat penegak hukum di laut lainnya. Ini berarti bahwa penegakan hukum di laut oleh negara pada hakikatnya adalah terselenggaranya penegakan kedaulatan negara karena kewenangan dan kemampuan penyelenggaraan penegakan hukum pada dasarnya bersumber pada kedaulatan negara dan perwujudan kedaulatan itu sendiri. Untuk menegakkan hukum dan kedaulatan di wilayah yurisdiksi Indonesia diperlukan penetapan batas-batas maritim secara lengkap berdasarkan ketentuan hukum laut internasional yang diatur dalam UNCLOS 1982 yang telah diratifikasi Pemerintah Indonesia melalui UU 17/1985. Penetapan batas maritim ini sangat diperlukan untuk memperoleh kepastian hukum yang dapat mendukung berbagai kegiatan di laut termasuk untuk kepentingan bangsa dan negara dari aspek keamanan maritim. Penegakan hukum dan kedaulatan ini tidak dapat dilepaskan dari fungsi penegakan hukum pidana tertentu di laut dan tindak pidana umum yang terjadi di laut, dengan proses penyelesaiannya melalui tahap pengawasan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di pengadilan.

Penegakan hukum sangat diperlukan bagi terselenggaranya keamanan maritim negara di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial Indonesia, alur-alur laut, selat untuk pelayaran internasional landas kontinen Indonesia, ZEE, dan zona tambahan karena adanya berbagai bentuk ancaman dan gangguan terhadap laut Indonesia yang memiliki potensi sumber daya alam melimpah dan posisi geografis dan geopolitik yang strategis. Ini berarti penegakan hukum dan penegakan kedaulatan untuk keamanan maritim dilakukan di zona maritim di bawah kedaulatan penuh dan zona maritim di bawah wewenang dan hak khusus negara pantai. Untuk menghadapi ancaman dan gangguan yang melanggar ketertiban umum, tindakan kriminal, pelanggaran hukum, dan peraturan perundang-undangan tersebut, penegakan hukum dijalankan sebagai suatu jaminan rasa aman dan adil dengan berdasarkan pada prinsip-prinsip negara hukum. Oleh karena itu, penegakan hukum tidak dapat berdiri sendiri tanpa ada fungsi pembuatan hukum (*the legislation of law* atau *law and rule making*). Ini berarti bahwa penegakan hukum itu dipengaruhi oleh regulasi yang dihasilkan pemerintah bersama-sama dengan DPR, sehingga regulasi yang tumpang tindih dan disharmoni tersebut akan berdampak pada penegakan hukum. Regulasi yang berlaku di wilayah perairan laut Indonesia, penegakan hukum dan peraturan dilakukan oleh beberapa kementerian/lembaga dan pemerintah daerah secara bersama-sama, berdasarkan pada kewenangan masing-masing instansi yang diberikan oleh undang-undang. Penegakan hukum di wilayah perairan laut Indonesia merupakan tanggung jawab dari TNI-AL sebagaimana diatur dalam UU TNI. TNI AL sebagai komponen utama pertahanan negara di laut bertugas 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 yurisdiksi nasional Indonesia.

Wilayah yurisdiksi tersebut berdasarkan UU Wilayah Negara terdiri atas ZEE, landas kontinen, dan zona tambahan. Wilayah yurisdiksi ini berbatasan dengan wilayah yurisdiksi Australia, Filipina, India, Malaysia, Papua Nugini, Palau, Thailand, Timor Leste, Singapura, dan Vietnam. Ini merupakan amanat negara kepada TNI AL untuk dilaksanakan secara konsisten dengan tetap mempertimbangkan konsepsi dasar bahwa perwujudan keamanan di laut pada hakikatnya memiliki dua dimensi yaitu penegakan kedaulatan dan penegakan hukum yang saling berkaitan satu dengan lainnya sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang diratifikasi. Ini sesuai dengan ketentuan Pasal 9 huruf b UU TNI, yaitu TNI-AL bertugas menegakkan hukum dan menjaga keamanan di wilayah laut yurisdiksi nasional sesuai dengan ketentuan hukum nasional dan hukum internasional yang telah diratifikasi.

#### IV. KESIMPULAN

Politik hukum pembangunan kemaritiman yang diakui secara internasional menjadi sangat penting, sebagai aturan yang dapat dijadikan referensi khususnya oleh negara-negara yang telah meratifikasinya dalam menetapkan kebijakan kelautan. Hak dan kewajiban Indonesia dalam melaksanakan Unclos 1982 telah terimplementasikan ke dalam bentuk peraturan perundang-undangan nasional walaupun masih perlu adanya politik hukum pembangunan kemaritiman di Indonesia, dikarenakan potensi sektor maritim Indonesia sangat besar namun masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal. Pemerintah telah menetapkan berbagai kebijakan pembangunan dan pengembangan sektor maritim dan masih lemah dalam konsistensi dan prioritas implementasinya program-program tersebut.

Penegakan hukum bidang kelautan di wilayah perairan laut Indonesia terkait dengan keamanan maritim negara sangat diperlukan bagi terselenggaranya keamanan maritim negara di perairan pedalaman, perairan kepulauan, laut teritorial Indonesia, alur-alur laut, selat untuk pelayaran internasional landas kontinen Indonesia, ZEE, dan zona tambahan karena adanya berbagai bentuk ancaman dan gangguan terhadap laut Indonesia yang memiliki potensi sumber daya alam melimpah dan posisi geografis dan geopolitik yang strategis. Untuk menghadapi ancaman dan gangguan yang melanggar ketertiban umum, tindakan kriminal, pelanggaran hukum, dan peraturan perundang-undangan tersebut, penegakan hukum dijalankan sebagai suatu jaminan rasa aman dan adil dengan berdasarkan pada prinsip-prinsip negara hukum.

#### V. SARAN

Arah politik hukum pembangunan kemaritiman sebagai langkah menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia, diharapkan dapat menambah pengetahuan mengenai keamanan maritim dan diharapkan dapat menjadi masukan bagi Dewan Perwakilan

Rakyat (DPR) dalam melaksanakan fungsi legislasi dan pengawasan terhadap keamanan maritim dan regulasi yang ada.

### DAFTAR PUSTAKA

- A Junaedi Karso. *Terwujudnya Indonesia Menuju Negara Maritim Dunia Yang Tangguh*. Jawa Tengah: CV Eureka Media Aksara, 2022.
- Arif Satria. *Politik Kelautan Dan Perikanan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2015.
- Benhard Limbong. *Poros Maritim*. Jakarta: Margaretha Pustaka, 2015.
- Endri. "Politik Hukum Yang Berorientasi Pada Administrasi Kelautan Dan Kemaritiman." *Administrative Law & Governance Journal* 2, no. 2 (2019): 2. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/alj.v2i3.511-522>.
- Ikrar Nusa Bhakti. *Geopolitik, Lingkungan Strategis Asia Pasifik, Dan Arah Kebijakan Pertahanan Indonesia Di Masa Mendatang Dalam Sri Yanuarti (Ed.) Kaji Ulang Pertahanan Indonesia*. Jakarta: Pusat Penelitian Politik-LIPI (P2P-LIPI), 2004.
- Johnny Ibrahim. *Teori Dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Cet.3. Malang: Bayumedia, 2007.
- Kaelan. *Filsafat Pancasila Pandangan Hidup Bangsa Indonesia*. Yogyakarta: Paradigma, 2009.
- Khanisa dan Lidya C Sinaga. "Menakar Keberlanjutan Visi Poros Maritim Dunia Di Tengah Agenda Pembangunan Maritim Regional." *Jurnal Penelitian Politik* 17, no. 1 (2020): 103–16. <https://doi.org/https://doi.org/10.14203/jpp.v17i1.858>.
- Laksmiana. Evan A., Iis Gindarsah, and Andrew W. Mantong. *Menerjemahkan Visi Poros Maritim Global Ke Dalam Kerangka Diplomasi Pertahanan Maritim Dalam Kebijakan Luar Negeri Indonesia Di Era Jokowi 2018*. Jakarta: Centre for Strategic and International Studies, 2014.
- Purnomo, Y. Didik Heru. "Penggunaan Wilayah Laut RI Bagian Barat." *Hukum Internasional*, 2004, 31.
- Suharsimi Arikunto. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta, 2012.
- Sutiyo, Bambang. *Aktualita Hukum Dalam Era Reformasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.
- Tetley, William. "Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention." *Tulane Maritime Law Journal* 34 (2000): 783.
- Umar, Husseyn. *Masalah Pembangunan Dan Penegakan Hukum Kelautan Di Indonesia, Makalah Dalam Seminar Pemberdayaan Perhubungan Laut Dalam Abad XXI*. Jakarta, 2003.
- Yarger, Harry. R. *Strategic Theory for The 21st Century: The Little Book on Big Strategy*. Carlisle: Strategic Studies Institute, 2006.