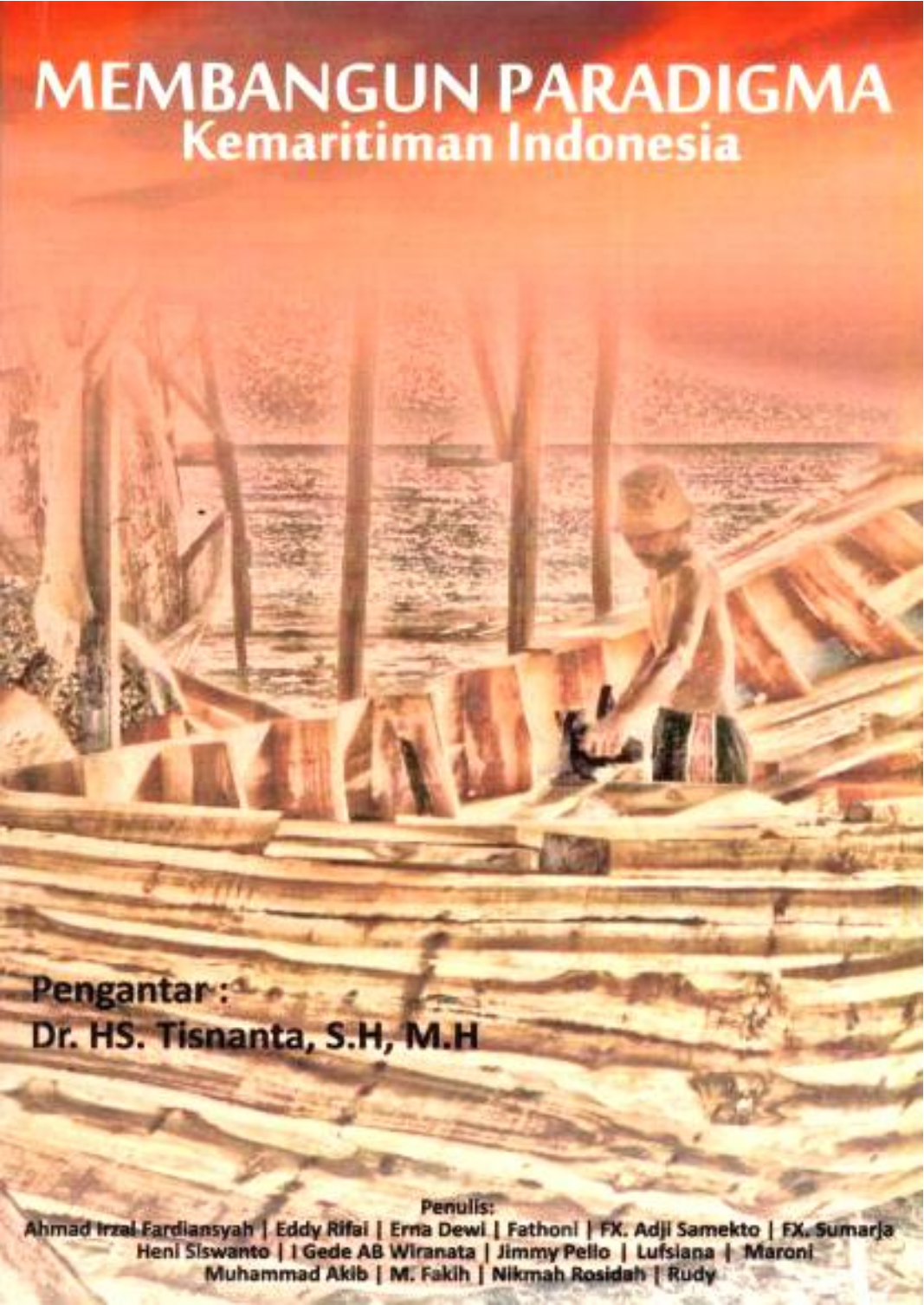
MEMBANGUN PARADIGMA
Kemaritiman Indonesia



Pengantar :
Dr. HS. Tisnanta, S.H, M.H

Penulis:
Ahmad Irzal Fardiansyah | Eddy Rifai | Erna Dewi | Fathoni | FX. Adji Samekto | FX. Sumarja
Heni Siswanto | I Gede AB Wiranata | Jimmy Pello | Lufsiana | Maroni
Muhammad Akib | M. Fakih | Nikmah Rosidah | Rudy

Membangun Paradigma Kemaritiman Indonesia

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2002
tentang Hak Cipta

Lingkup Hak Cipta
Pasal 2:

1. Hak cipta merupakan hak eksklusif bagi Pencipta atau Pemegang Hak Cipta untuk mengumumkan atau memperbanyak ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana:
Pasal 72

1. Barangsiapa dengan sengaja melanggar dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) atau Pasal 49 Ayat (1) dan Ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliyar rupiah).
2. Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran hak cipta atau hak terkait sebagai dimaksud pada Ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Membangun Paradigma Kemaritiman Indonesia

Ahmad Irzal Fardiansyah | Eddy Rifai | Erna Dewi | Fathoni
FX. Adji Samekto | FX. Sumarja | Heni Siswanto | I Gede AB Wiranata
Jimmy Pello | Lufsiana | Maroni | Muhammad Akib | M. Fakih
Nikmah Rosidah | Rudy

Editor:
HS Tisnanta

publishing

Membangun Paradigma Kemaritiman Indonesia

Penulis:
Ahmad Irzal Fardiansyah, Eddy Rifai, Erna Dewi, Fathoni, FX. Adji Samekto, FX. Sumarja, Heni Siswanto, I Gede AB Wiranata, Jimmy Pello, Lufsiana, Maroni, Muhammad Akib, M. Fakih, Nikmah Rosidah, Rudy

Editor:
Ali Tinsuanta

Sampul:
Rio Dermawan

Tata Letak:
Tri Purna Jaya

Cetakan Pertama, Desember 2014
14 x 21 cm
xiv + 228 hlm

Hak Cipta dilindungi oleh Undang-Undang.
All rights reserved

ISBN : 978-602-71788-1-6

Penerbit :
Sai Wawai Publishing
Jl. Ashoka Blok Q7, Perumnas JSP Metro
saiwawai.publishing@gmail.com
081279604790

Bekerjasama dengan
Pusat Kajian Kebijakan Publik dan Hak Asasi Manusia (PKPHAM)
Fakultas Hukum Universitas Lampung

Pengantar

Arus Balik: Agar Hukum "Tak Memunggungi Laut"[1]

HS Tisnanta[2]

"Ketika penguasa mengabaikan kekuatan di laut maka nasib Jawa dan Nusantara sudah dapat ditentukan—ambruk entah sampai berapa keturunan."
(Pramoedya Ananta Toer dalam Arus Balik)

Indonesia baru saja memulai era kepemimpinan baru setelah terpilihnya Jokowi- JK dalam Pilpres 2014 lalu. Ada hal menarik yang disampaikan Jokowi pada saat pidato pelantikanya, 20 Oktober lalu. Menurut Jokowi, Indonesia telah lama mengabaikan laut, memunggungi samudera, dan memunggungi selat dan teluk.

Wilayah lautan Indonesia yang luasnya mencapai 3,2 juta kilometer persegi. Panjang pantai yang lebih dari 95.000 kilometer. Indonesia dengan panjang pantai tersebut menempati posisi kedua di dunia setelah Kanada. Juga tentang 240 juta penduduk dan 17.000 pulau dengan sumber daya alam yang beragam. Sebaran pulau-pulau ini dalam bahasa Jokowi sepanjang Kota London hingga Istanbul yang membentang dari Barat ke Timur. Tidak lupa lebih dari 160 juta orang atau lebih dari 60 persen penduduk Indonesia bermukim di pesisir.

Saat mendengar pidato tersebut, penulis kembali pada ingatan masa kecil. Lagu *"Nenek Moyangku orang Pelaut"* adalah lagu yang lekat di telinga masyarakat Indonesia. Lagu ini hendak mengingatkan kita bahwa para leluhur bangsa ini adalah pelaut. Pidato Jokowi seolah hendak mengingatkan kita bahwa setelah 69 tahun negeri ini merdeka, potensi kelautan kita belum digarap secara optimal.

Walhasil, Indonesia adalah negeri yang dibangun dengan amnesia politik dan kekuasaan. Politisi negeri ini berebut makna dan kebenaran untuk mencari dalil publik atas kepentingannya sendiri. Peradaban bangsa hanya menjadi isu yang digulirkan sebagai jargon kampanye, tanpa ada strategi implmentasi kebijakan-kebijakan strategis. Amnesia sejarah ini tampak pada cara pandang terhadap warisan mental tentang peradaban maritim.

Bangsa kita sudah terbiasa dengan model, ganti pemimpin ganti kebijakan. Kita tak pernah memiliki satu visi jangka panjang terkait dengan bagaimana membangun visi kemaritiman yang kuat dimana didalamnya terdapat beragam isu yang sangat luas. Bagaimanapun Ciri negara maritim antara lain memiliki kemampuan mengelola laut sebagai sumber kesejahteraan bangsa dan menjadi poros perdagangan dunia.

Perjalanan sejarah bangsa ini dari rezim ke rezim menunjukan bahwa setiap pemerintahan memiliki cara pandang yang berbeda terkait pengembangan sektor maritim dan kelautan. Dulu presiden RI pertama, Soekarno, sejak 1959 telah memulai mengelola potensi laut Lewat Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 45/1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-perusahaan Maritim Belanda.[1] Selanjutnya pada masa Kabinet Dwikora 1964-1966, pembangunan maritim terus diperkuat dengan dibentuknya Kementerian Perindustrian Maritim

Perubahan besar terjadi era Orde Baru. Di bawah kepemimpinan Soeharto yang lebih fokus pada pembangunan darat yang mana mengejar program swasembada pangan. Di era Orde Baru, perhatian pemerintah terhadap maritim menurun drastis. Institusi-institusi negara yang telah dibentuk Presiden Soekarno ditiadakan atau dileburkan dengan

institusi-institusi lain. Perhubungan laut dilebur kepada Departemen Perhubungan. Sumber daya ikan bergabung dengan Departemen. Akibatnya, pelayaran rakyat terpuruk, sumber daya laut kita banyak dicuri asing, dan kerusakan sumber daya alam kian mengkhawatirkan.

Pada era Presiden Abdurrahman Wahid isu kelautan kembali mendapat perhatian. Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) mulai diarahkan pad optimalisasi potensi kelautan. Gus Dur berusaha mengingatkan kembali isu maritim. Namun demikian, dalam era Gus Dur terlihat ada pergeseran isu dari maritim ke isu kelautan. Gus Dur memandang, laut memiliki sumber daya alam yang potensial untuk dikembangkan sebagai kekuatan baru ekonomi nasional. Gus Dur memandang laut tidak hanya berpotensi maritim saja—perhubungan laut, pelabuhan, dan kapal—tetapi juga berpotensi sumber daya alam yang belum tergarap optimal. Oleh sebab itu, istilah yang dipakai sejak Gus Dur sampai saat ini adalah kelautan, bukan maritim. Hal ini dimaksudkan memayungi isu sumber daya alam di perairan laut Indonesia.

Kemudian satu dekade era Presiden Susilo Bambang Yudhoyono (SBY) isu maritim kembali timbul. Hal tersebut dapat ita lihat dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 dimana pemerintah telah membuat kebijakan untuk mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasis kepentingan nasional. Pencanangan budaya bahari dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2009-2014 diharapkan akan memberikan dampak dalam sistem pelayaran nasional. Namun, dalam persepsi kewilayahan dan kultur maritim masih tumbuh kerancuan identitas karena yang terbangun kemudian adalah sebagai bangsa agraris.[4]

Kini isu tentang maritim kembali didengungkan oleh

Jokowi. Ide Jokowi membangun tol laut seakan hendak membenarkan pandangan sejarawan AB Lapian[5] dalam karyanya, *Orang Laut, Bajak Laut, Raja Laut* (2009). AB Lapian menyatakan bahwa Indonesia disatukan oleh laut, bukan dipisahkan oleh laut. Laut merupakan jembatan dan jalan raya (tol) yang menyatukan wilayah-wilayah dan pulau-pulau yang jumlahnya lebih dari 17.800 di negeri ini. Dengan demikian, mental budaya maritim menjadi identitas manusia Indonesia seutuhnya, yang menyatu dengan laut, bukan direduksi oleh nalar daratan.

Proyek Jembatan Sunda sesungguhnya adalah rentetan amnesia sejarah terhadap peradaban maritim. Mega proyek bernilai Rp 200 triliun ini adalah upaya mengukuhkan ambisi penguasa bernalar agraris. Kuatnya nalar daratan tampak dari getolnya pembangunan jembatan antarpulau, tetapi lupa membenahi sektor transportasi dan infrastruktur berbasis maritim.

Penulis tertarik membandingkan Ide Jokowi tentang pembangunan kemaritiman dikaitkan dengan pidato kebudayaan Dr. Hilmar Farid beberapa waktu lalu. Sejarawan muda ini menekankan pentingnya mengunakan perspektif "Sejarah Sebagai Kritik" dalam memberikan pemaknaan terhadap berbagai gagasan yang hendak dibangun. Pidato Kebudayaan Hilmar Farid seakan menjadi penjabaran atas sikap menghadap ke laut atau kembali ke laut yang dikemukakan Jokowi pada pidato pertamanya, 20 Oktober 2014 sesaat setelah dilantik menjadi presiden ke-7 Republik Indonesia.[6]

Bagaimana Pandangan Orang Hukum?

Sebagai seorang penstudi hukum, penulis memandang menjadi sangat penting untuk belajar sejarah, sosiologi dan beragai disiplim ilmu lainnya agar mampu memberikan makna

substansial pada produk hukum yang hendak dibangun. Saya sependapat dengan apa yang dikatakan oleh Hilmar Farid dalm konteks pembangunan kemaritiman kita bahwasannya *kita perlu belajar tentang Majapahit, tapi bukan tentang kejayaanya melainkan kejatuhanya yang menimbulkan arus balik yang hebat dalam sejarah.*

Selama ini, belum tergarapnya ekonomi kelautan secara optimal dan rawannya wilayah laut Indonesia dari berbagai tindak kriminal dan pelanggaran kedaulatan tak terlepas dari belum dijadikannya pembangunan kelautan sebagai *mainstream* dalam pembangunan nasional. Ini sebagai akibat budaya maritim kita telah tergerus oleh budaya kontinental-agraris. Oleh karena itu, kepemimpinan nasional yang baru (DPR, DPD, dan presiden, hasil Pileg dan Pilpres 2014) harus mempunyai dorongan politik kuat untuk mengubah orientasi pembangunan dari *land base oriented* menjadi *archipelagic base oriented*.

Masalahnya tentu tidak sekadar mengubah orientasi pembangunan dari *land base oriented* menjadi *archipelagic base oriented*. Juga bukan hanya berkutat pada ide-ide membangun pelabuhan-pelabuhan, industri perkapalan, atau meningkatkan kemampuan tangkap para nelayan secara fisik, tetapi juga menyangkut peraturan dan perundang-undangan yang selama ini tumpang tindih, ego sektoral, dan menyangkut mata rantai simpul pertumbuhan ekonomi dari darat, pesisir, hingga laut lepas.[7]

Sejarah mencatat bahwa proses lahirnya hukum memang tidak lepas dari sejarah kekuasaan atau politik itu sendiri. Sejak masa Imperium Roma sampai dengan Hitler, Sejak masa Sriwijaya hingga Jokowi dalam realitas empiris hukum lahir sebagai refleksi dari konfigurasi politik yang melatarbelakanginya. Kalimat-kalimat yang ada dalam aturan

hukum tidak lain merupakan kristalisasi dari kehendak-kehendak politik yang saling bersaingan. Dalam kenyataan terlihat bahwa politik dan hukum sangat menentukan bekerjanya sebuah perubahan. Pada konteks inilah studi-studi tentang politik hukum menjadi penting untuk diperhatikan sebagai ikhtiar membangun visi kemaritiman untuk mengembalian kejayaan bangsa Indonesia dimasa yang akan datang.

Ada baiknya kita merenungi apa yang dikatakan sastrawan besar yang pernah dimiliki Indonesia , Pramoedya Ananta Toer dalam karya monumentalnya *Arus Balik* :

> *"Semasa jayanya Majapahit, Nusantara merupakan kesatuan maritim dan kerajaan laut terbesar di antara bangsa-bangsa beradab di muka bumi. Arus bergerak dari selatan ke utara, segalanya: kapal-kapalnya, manusianya, amal perbuatannya dan cita-citanya, semua bergerak dari Nusantara di selatan ke 'Atas Angin' di utara. Tapi zaman berubah... „Arus berbalik -- bukan lagi dari selatan ke utara tetapi sebaliknya dari utara ke selatan. Utara kuasai selatan, menguasai urat nadi kehidupan Nusantara... Perpecahan dan kekalahan seakan menjadi bagian dari Jawa yang beruntun tiada hentinya".*

Sekali lagi, malar maritim sesugguhnya hendak membentuk bangsa ini sebagai bangsa petarung, yang berani melawan rezim kolonial. Sejarah telah mengajarkan kita bahwa runtuhnya visi kepemimpinan berbasis maritim pada gilirannya menjadi senja kala peradaban Nusantara. Bila ini terus dipertahankan, Indonesia akhirnya akan menjadi negeri yang selalu kalah bersaing.

Takdir Indonesia adalah sebaga bangsa maritim.Bangsa ini mempunyai garis pantai terpanjang keempat di dunia, yakni sepanjang 95,181 Kilometer persegi. 81% dari luas keseluruhan Indonesia adalah lautan. Total luas lautan Indonesia adalah

3.257.483 kilometer persegi. Bandingkan dengan luas daratan yang "hanya" 1.922.570 Kilometer persegi. Saatnya kita sebagai negara maritim mampu mengunakan dan mengendalikan laut *(sea control)* serta mencegah pihak lain menggunakannya *(sea denial)*, sehingga laut dengan segala aspeknya mampu menjadi kekuatan politik dan ekonomi bagi Indonesia. Terkait dengan upaya pengendalian laut tersebut kaitannya dengan *sea power* yang dimiliki suatu negara tidaklah dapat dipisahkan. *Sea power* tidak berarti hanya armada kapal perang saja, tetapi mencakup segala potensi kekuatan nasional yang menggunakan laut sebagai wahananya, seperti penegak hukum di laut, armada kapal niaga, pelabuhan, serta industri dan jasa maritim.

Artikel singkat ini hanyalah pengantar dari buku kumpulan tulisan para kolega Dr. Heryandi S.H.M.S dalam menyambut pengkuhan Guru Besar-nya. Semoga lewat kumpulan tulisan ini akan memberikannya perspektif baru bagi kita semua dalam rangka pengembanan ilmu. Tak lupa editor mengucapkan terimakasih kepada seluruh kontributor tulisan yang telah meluangkan waktu, pikiran dan tenaganya.

Bandar Lampung, **November 2014**

HS Tisnanta

catatan kaki

[1]Tulisan pengantar untuk buku kumpulan yang didedikasikan untuk menghormati pengukuhan Guru Besar Bidang Ilmu Hukum Internasional Fakultas Hukum Universitas Lampung, Prof. Dr. Heryandi, S.H., M.S.

[2]Dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung

[3] Dalam PP tersebut ada delapan perusahan maritim Belanda yang dinasionalisasikan, yaitu *Nederland Indonesie Steenkolen Handel Maatschappij* (NISHM) Tanjung Priok, *Verenigde Prauwen Veeren* (VPV) Jakarta, *Nederlands Indonesische Scheepvaart Establisementen* (n'ISE) Tanjung Priok, *Droogdok Maatschappij* Tanjung Priok, Radio-Holland Tanjung Priok, *Industrieele Maatschappij* Palembang (IMP), Palembang, Semarang Dock-Works, dan Droogdok Maatschappij Surabaya. Kedelapan perusahaan maritim milik Belanda tersebut bergerak di bidang usaha kapal dan angkutan perairan.

[4]Lihat Darmawan, *Visi Maritim Presiden Terpilih*, http://nasional.kompas.com/read/2014/08/18/10230051/Visi.Maritim.Presiden.Terpilih

[5]Adrian Bernard Lapian (adalah seorang sejarawan senior di Universitas Indonesia. Ia dikenal dengan pelbagai tema kajian sejarah, tetapi terutama sohor sebagai ahli sejarah maritim yang dengan disertasinya *"Orang Laut - Bajak Laut - Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX"* dianggap banyak kalangan sebagai karya yang telah membuka lembaran baru dalam penulisan sajarah maritim dan sejarah kawasan di Indonesia.

[6]Pada pidato kebudayaan tersebut sembilan kali Hilmar Farid mengulang frasa "memunggungi laut". Di dalam naskah pidatonya Hilmar Farid menuliskan tiga tantangan penting yang harus diperhatikan oleh bangsa ini. ***Pertama***: hal yang paling mendasar, adalah menyadari laut sebagai bagian dari ruang sosial dan kultural kita. ***Kedua***, kita perlu mempelajari beragam ritme kehidupan dalam masyarakat dan keluar dari belenggu pikiran linier bahwa yang satu lebih unggul dari ritme yang lain. Dan ***ketiga***, kita perlu tindakan yang bersandar pada kesadaran baru dan keinginan mendengarkan itulah kebudayaan kita yang bisa berkembang.

[7]Kita perlu melihat kenyataan bahwa pada *illegal fishing* menjadi persoalan besar dalam pengelolaan sumber daya kelautan. Pada tahun 2013 Kementerian Kelautan dan Perikanan berhasil memeriksa 3.871 kapal ikan yang diduga melakukan *illegal fishing*. Dari jumlah tersebut 68 kapal diproses hukum oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perikanan. Kapal ikan yang ditangkap tersebut didominasi oleh Kapal Ikan Asing (KIA), sebanyak 44 kapal, dan sisanya 24 kapal merupakan Kapal Ikan Indonesia.

Daftar Isi

Pengantar
Arus Balik: Agar Hukum "Tak Memunggungi Laut"
HS Tisnanta v

Bagian I:
Membangun (Kembali) Hukum Indonesia
yang Berbasis Pancasila
FX. Adji Samekto 2

Implementasi Azas Hukum Kebijakan Perikanan
dalam Menunjang Sistem Perikanan Daerah
Secara Berkelanjutan
Jimmy Pello 21

Analisis Hukum Kelembagaan Bakorkamla
Sebagai Koordinator Penegakan Hukum di Laut
Lufsiana 43

Bagian II
Konflik Kenelayanan di Perairan Lampung
Ahmad Irzal Fardiansyah 60

Pemidanaan terhadap Pelaku Tindak Pidana Korupsi
Pada UPTD Pelabuhan Perikanan
Wilayah Barat Provinsi Lampung
Eddy Rifai 67

Penegakan Hukum Terhadap Pelaku Pencurian Ikan
Oleh Warga Negara Asing
Di Wilayah Laut Teritorial Indonesia
Erna Dewi 84

Merajut Nusantara, Imajinasi Negeri Perahu
Fathoni 99

Penatagunaan Sempadan Pantai
Menuju Kedaulatan Pantai
FX. Sumarja 106

Penegakan Hukum Pidana KejahatanPerdagangan Orang
Dalam Sinergi Pembangunan Kedaulatan
Poros Maritim Indonesia
Heni Siswanto 119

Perdagangan Internasional Dan Posisi Indonesia
Sebagai Negara Maritim Menuju Implementasi
Asean Economyc Community (AEC) 2015
I Gede AB Wiranata 133

Politik Hukum Penanggulangan
Kejahatan *Illegal Fishing* Di Perairan Indonesia
Maroni 152

Kedaulatan Lingkungan Dan Implikasinya
Terhadap Perlindungan dan Pelestarian Lingkungan Laut
Muhammad Akib 170

Eksistensi Kesehatan Matra Kelautan Dan Bawah Air
Dalam Hukum Positif Di Indonesia
M. Fakih 190

Penegakan Hukum Di Wilayah Laut
Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia
Nikmah Rosidah 204

Menguatkan Rezim Negara Kepulauan
Rudy 216

Tentang Penulis 226

Penegakan Hukum Di Wilayah Laut Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia

Dr. Nikmah Rosidah, S.H.,M.H.

A. Pendahuluan

Persyaratan mutlak yang harus dimiliki oleh sebuah negara adalah wilayah kedaulatan yang terdapat masyarakat dan pemerintah yang diakui, serta diakui pula oleh dunia internasional seperti yang tercantum dalam UNCLOS 1982.[1]

Semakin luasnya wilayah laut teritorial dan zona tambahan akan menambah luas wilayah sebuah negara, kemudian setiap negara yang memiliki wilayah laut wajib mengelola laut teritorial dan zona tambahan yang berarti suatu jalur yang lebarnya 12 mil laut yang diukur dari luar garis pangkal yang digunakan dalam mengukur laut wilayah dan untuk mencegah pelanggaran peraturan bea cukai, fiskal dan imigrasi.

Wilayah suatu negara merupakan tempat bagi rakyat sekaligus sebagai tempat bagi pemerintah untuk mengorganisir dan menyelenggarakan pemerintahan tentang suatu wilayah, negara yang tidak terlepas dari kedaulatan negara tersebut.

Secara umum laut teritorial[2] merupakanlaut yang terletak disisi luar garis pangkal yang tidak melebihi 12 mil laut diukur dari garis pangkal.

Negara pantai yaitu negara yang memiliki kedaulatan penuh diperairan pedalaman. Kedaulatan ini meliputi ruang udara diatas laut teritorial serta dasarlaut dan tanah dibawahnya.

Bagi negara-negara pantai yang wilayah lautnya tidak memenuhi batas yang ditentukan mengingat batas-batas yang dimaksud merupakan batas maksimal yang dapat dimanfaatkan oleh negara pantai. Apabila dijumpai keadaan batas kurang dari yang ditentukan sebagai kesepakatan internasional maka penyelesaiannya dilakukan melalui perundingan.

Menurut Mochtar Kesumaatmadja[3] mengungkapkan adanya peristiwa perikanan Inggris dengan Norwegia (Anglo Norwegian Fisheries Case), bahwa penetapan batas laut teritorial merupakan tindakan sepihak yang sepenuhnya menjadi wewenang suatu negara, namun keabsahannya menurut hukum internasional perlu diperhatikan beberapa hal sebagai pertimbangan pokok antara lain.

1) Eratnya hubungan laut teritorial dengan wilayah darat;
2) Bagian-bagian laut yang terletak pada sisi dalam garis pangkal cukup erat hubungaannya dengan daratanuntuk dapat tunduk pada ketentuan-ketentuan negara perairan pedalaman;
3) Kepentingan-kepentingan ekonomi setempat yang khas didasarkan atas adanya kebiasaan-kebiasaan yang cukup lama.

Hal ini akan bermakna tidak ada wilayah laut yang tidak berbatasan dengan daratan menjadi wilayah suatu negara, selainitu dari disegi sejarah cukup penting untuk menentukan luasnya/panjangnya jarak laut dengan daratannya yang merupakan wilayah suatu negara.

Pranata hukum laut yang sudah merupakan hukum kebiasaan internasional[4] karena sudah berlangsung secara luas, terus-menerus dan turun-temurun diseluruh dunia sejak abad 18 hingga kini adalah hak lintas damai *(The right of innocent pasagge)* bagi kapal-kapal asing di laut teritorial negara pantai. Tentu saja subtansinya terus mengalami perkembangan

zaman, dari zaman paling awal dikenalnya pranata hukum hak lintas damai hingga kini sudah sangat jauh berbeda. Hak lintas damai sebagai hukum kebiasaan internasional kemudian dikembangkan secara progresif dan di kodifikasikan dalam konvensi hukum laut Jenewa 1958 (konvensi tentang laut teritorial dan juga tambahan). Kemudian dalam konvensi hukum laut PBB 1982. Pengaturan di dalam dua konvensi hukum laut itu sudah menggambarkan bahwa subtansi dari hak lintas damai mengalami perkembangan yang sangat pesat.

Dalam hak lintas damai yang dikembangkan dengan cara progresif.[5] paradikma dalam hukum progresif "Hukum adalah untuk manusia" pegangan optik atau keyakinan dasar ini tidak melihat hukum sebagai suatu yang sentral dalam berhukum, melainkan manusialah yang berada dititik pusat perputaran hukum, maka cara berhukum yang lebih baik dan sehat, dalam keadaan seperti itu dengan cara memberikan lorong-lorong untuk melakukan pembebasan dari hukum formal.

Hal ini akan bermakna bahwa pranata hukum laut yang sudah merupakan hukum kebiasaan internasional juga memberikan suatu kebijakan bagi pihak asing sepanjang tidak merugikan kedua belah pihak.

Menjembatani kepentingan persahabatan antar negara dalam konvensi hukum laut internasional ditetapkan adanya lintas damai[6] melalui laut teritorial lintas damai disini berarti jalur wilayah laut teritorial yang boleh digunakan oleh pihak asing sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban dan keamanan negara yang berdaulat.

B. Penegakan Hukum

Penegakan hukum menurut Soedarto[7] beliau mengatakan bahwa pengertian penegakan hukum dapat juga diartikan sebagai penyelenggaraan hukum oleh petugas penegakan hukum

dan oleh setiap orang yang berkepentingan sesuai dengan kewenangannya masing-masing menurut aturan yang berlaku.

Sedangkan menurut Soerjono Soekanto[8] penegakan hukum merupakan kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah pandangan-pandangan menilai yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan (sebagai *social engineering*) memelihara dan mempertahankan (sebagai *social control*) kedamaian pergaulan hidup.

Hal ini akan bermakna bahwa penegakan hukum merupakan suatu sistem yang menyangkut penyelesaian antara nilai dengan kaidah serta prilaku nyata manusia. Kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi pedoman atau patokan bagi perilaku/tindakan yang dianggap pantas atau seharusnya. Perilaku atau sikap tindak itu untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian.

Bagian dari penegak hukum adalah Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)[9] yang mempunyai tugas dan wewenang dibidang penyidikan merupakan salah satu aparat penegak hukum yang melaksanakan tugas penegakan hukum sebagai bagian dari penyelenggaraan sistem peradilan pidana, hal ini pun berlaku bagi wilayah Zona Ekonomi Eksklusif.

Jarak 200 mil laut yang merupakan wilayah ekonomi dengan kedaulatan yang melekat khususnya berkaitan dengan masalah ekonomi, mengandung arti bahwa untuk hal-hal yang tidak berkaitan dengan kegiatan ekonomi (hayati dan non hayati) Indonesia tidak mempunyai kekuasaan untuk mengatur kecuali yang berakibat pencemaran laut.

Dengan kedaulatan yang ada berarti[10] kekuasaan mutlak bagi negara Indonesia untuk mengatur segalanya tanpa mengesampingkan hukum internasional utama hukum laut.

Adanya hak melaksanakan penegakan hukum dimaksudkan agar tujuan bangsa Indonesia untuk mengupayakan wilayah tersebut dapat memanfaatkan dengan sebaik-baiknya dengan negara Indonesia, namun secara keseluruhan penegakannya tidak disamakan begitu saja dengan wilayah teritorial Indonesia lainnya (daratan, laut teritorial dan perairan pedalaman). Sehingga bagi aparat penegak hukum di ZEE Indonesia dalam memelihara serta mempertahankan zona tersebut dapat mengambil langkah-langkah yang dimungkinkan menurut peraturan perundangan, misalnya dengan berpegang pada Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 Tentang Zona Eksklusif Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), Kitab Undang-Undang Hukum Pidana(KUHP) dan peraturan pelaksana lainnya.

Sudah lazim bagi negara yang bersangkutan seperti halnya Indonesia, dengan hak dan kewajiban yang melekat pada wilayah tersebut berupaya untuk tetap mempertahankan dan lebih lanjut melestarikan sumber ekonomi yang ada. Untuk meneggerakkan segala aparat berwenang dalam mengatasi segala permasalahan mampu mencegah timbulnya gangguan di territorial (tindakan preventif) merupakan hal prinsip bagi negara hukum.

Dalam memelihara keadaan ZEE Indonesia, kewajiban bagi aparat penegak hukum adalah mengambil tindakan pengamatan maupun lainnya yang dipandang perlu dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1981. Tindakan pengamanan yang dimaksud dapat berupa penangkapan terhadap kapal-kapal dan atau orang-orang yang diduga melakukan tindak pidana berdasarkan bukti permulaan yang cukup.

Apabila kita berpegang pada teori yang biasanya 4 (empat) asas mengenai berlakunya KUHP dan mengingat

bahwa ruang lingkup berlakunya KUHAP yang dapat dibaca pada Pasal 2 KUHAP, disebutkan bahwa Undang-Undang ini (KUHAP) berlaku untuk melaksanakan tata cara peradilan dalam lingkungan peradilan umum pada semua tingkat peradilan. Di dalam penjelasan dari Undang-Undang RI No. 8 Tahun 1981 antara lain dijelaskanbahwa ruang lingkup Undang-Undang Hukum Acara ini mengikuti asas-asas yang dianut oleh Hukum Pidana Indonesia[11]:

1) Asas territorial atau asas wilayah;
2) Asas nasional aktif atau personalitas;
3) Asas nasional pasif atau asas perlindungan;
4) Asas universalitas.

1) Asas teritorial atau asas wilayah

Menurut asas ini berlakunya Undang-Undang Hukum Pidana dari suatu negara didasarkan pada tempat dimana perbuatan itu dilakukan, dengan catatan bahwa tempat tersebut harus terletak dalam suatu wilayah dimana Undang-Undang Hukum Pidana tersebut berlaku. Dalam Pasal 2 dan Pasal 3 KUHP disebutkan bahwa bagi setiap orang, baik warga negara Indonesia maupun orang asing yang melakukan tindak pidana di wilayah Indonesia, dapat diberlakukan ketentuan-ketentuan pidana yang diatur dalam perundang-undangan Indonesia, termasuk setiap orang dalam pengertian di atas yang di luar wilayah Indonesia, namun melakukan tindak pidana dalam perahu atau pesawat udara Indonesia.

2) Asas nasional aktif atau asas personalitas

Menurut asas ini berlakunya Undang-Undanghukum pidana suatu negara didasarkan pada kewarganegaraan atau nasionalitasnya, seseorang yang melakukan perbuatan, tidak bergantung di mana perbuatan itu dilakukan. Perbuatan yang dimaksud adalah setiap tindakan warga negara yang dilarang

dan diancam dengan pidana oleh undang-undang tidak mempersoalkan tempat dilakukannya perbuatan tersebut, meskipunperbuatan itu dilakukan di luar negara asalnya. Asas ini diatur dalam Pasal 5 KUHP, Pasal 6 KUHP dan Pasal 7 KUHP.

3) Asas nasional pasif atau perlindungan

Menurut asas ini berlakunya Undang-undang Hukum Pidana suatu negara didasarkan kepada kepentingan hukum yang dilanggarnya.

Hukum suatu negara dapat dikenakan baik oleh warga negara ataupun oleh orang asing dan pelanggaran dilakukan baik di luar maupun di dalam negeri yang menganut asas ini. Dengan dasar bahwa setiap negara yang berdaulat pada umumnya dapat melindungi kepentingan hukumnya. Asas ini diatur dalam Pasal 4 dan Pasal 8 KUHP.

4) Asas universalitas

Menurut asas ini Undang-undang Hukum Pidana suatu negara yang menganutnya dapat diperlakukan terhadap setiap orang yang melanggar kepentingan hukum dari seluruh dunia, dengan dalih untuk melindungi kepentingan hukum seluruh dunia. Asas ini diatur dalam Pasal 4 ayat (2) dan ayat (4) KUHP.

Dengan demikian dari keempat asas tersebut apabila dikaitkan dalam wilayah ekonomi Indonesia jarak 200 mil laut KUHAP hanya menjangkau untuk kegiatan-kegiatan pendayagunaan sumber daya alam hayati dan non hayati. Dan sanksi-sanksi yang diancam terhadap perbuatan tersebut berbeda dengan territorial lainnya, sebagaimana diatur dalam Undang-undang No. 5 Tahun 1983. Seperti hanya mengenai masalah penangkapan sebagaimana tersebut di atas tidak selalu dilaksanakan sesuai dengan batas waktu penangkapan yang ditetapkan dalam KUHAP selama satu hari. Dalam

Pasal 1 poin 20 KUHAP dijelaskan penangkapan adalah suatu tindakan penyidik berupa pengekangan sementara waktu kebebasan tersangka atau terdakwa. Apabila terdapat cukup bukti guna kepentingan penyidikan atau penuntutan dan atau peradilan dalam hal serta menurut cara yang diatur dalam undang-undang ini (KUHAP). Dan perintah penangkapan sebagaimana diatur dalam Pasal 17 dilakukan terhadap orang yang diduga keras melakukan tindak pidana berdasarkan bukti permulaan yang cukup, dilakukan untuk paling lama satu hari (Pasal 19 KUHAP).

Untuk itu tindakan penangkapan di laut diberi jangka waktu yang memungkinkan pada aparat penegak hukum dapat melaksanakan tugasnya, terutama dalam hal membawa kapal dan atau orang yang bersangkutan ke pelabuhan atau pangkalan yang dituju. Jangka waktu yang diberikan dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 untuk keperluan tersebut yaitu untuk menarik kapal dari jarak yang terjauh di ZEE Indonesia sampai ke pelabuhan atau tempat dimaksud dalam waktu yang cukup leluasa untuk melaksanakannya. Hal ini diberikan merupakan suatu kelonggaran untuk melakukan penangkapan dan tindakan pengamanan barang-barang bukti. Keadaan ini dilakukan dan diatur tersendiri, mengingat KUHAP tidak memberikan kelonggaran selama tersebut diatas. Apabila berpegang pada KUHAP semata-mata jangka waktu yang diberikan tidak akan mencukupi dikarenakan wilayah ekonomi eksklusif ada pada jarak sejauh 200 mil laut dan ini merupakan garis/titik terluar.

Penangkapan yang dilakukan oleh aparat penegak hukum di laut untuk membawa kapal dalam jangka waktu maksimum 7 (tujuh) hari hingga ke suatu pelabuhan atau pangkalan yang dituju. Lebih lanjut dalam penjelasan Undang-Undang No. 5 Tahun 1983 utamanya dalam Pasal 13 mengungkapkan bawah

ketentuan mengenai penahanan terhadap tindak pidana menurut Undang-Undang No. 5/1983 belum diatur dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1981, sedang terhadap tindak pidana tersebut penahanan adalah merupakan suatu upaya untuk dapat memproses perkaranya lebih lanjut.

Aparat penegak hukum yang berwenang menangani segala permasalahan di ZEE, berbeda dengan petugas di laut territorial, khususnya dalam hal penyidikan. Untuk di lau territorial, sesuai dengan bunyi Pasal 1 poin 1 bahwa yang bertindak sebagai penyidik adalah Pejabat Polisi Negara atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh KUHAP, sedangkan penyidik di laut ZEE adalah Perwira Tentara Nasional Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima ABRI, misalnya Komandan Kapal, Panglima Daerah AL, Komandan Pangkalan dan Komandan Stasion AL. Penetapan perwiran sebagai penyidik dalam hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 30 ayat (2) UU No. 20 Tahun 1982 tentang Ketentuan-ketentuan Pertahanan Keamanan dan Pasal 17 Peraturan Pemerintah No 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 (KUHAP).

Dari serangkaian tindakan penyikdikan yang kemudian akan menyerahkan/melimpahkan hasil penyidikannya pada penuntut umum, dalam hal ini yang bertindak sebagai penuntut umum adalah Jaksa pada Pengadilan Negeri yang berwenang. Sesuai dengan bunyi Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang No. 15 Tahun 1961 menyebutkan bahwa Kejaksanaan merupakan alat begara penegak hukum yang terutama bertugas sebagai penuntut umum. Penuntutan dalam hal ini adalah penuntutan perkara pidana, dengan cara menuntut yaitu menyerahkan perkara seseorang terdakwa kepada Hakim dengan pemohon agar Hakim memeriksa dan kemudia menjatuhkan keputusan atas perkara itu terhadap terdakwa.[12]

Jaksa dalam melakukan penuntutan dengan melimpahkan berkas perkara pidana ke Pengadilan Negeri yang berwenang mengadili pelanggaran terhadap ketentutan Undang-Undang ZEE. Pengadilan yang dimaksud adalah Pengadilan Negeri yang daerah hukumnnya meliputi tindakan dimana dilakukan penahanan kapal dan atau pelakunya (Pasal 14 UU ZEE).

Pidana merupakan sanksi terhadap tindak pidana yang dilakukan karena melanggar suatu ketentuan tertentu, sehingga dapat diancam dengan pidana/hukuman berupa:

a) Hukuman pokok, yang meliputi:
   1. Hukuman mati;
   2. Hukuman penjara;
   3. Hukuman kurungan;
   4. Hukuman denda.

b) Hukuman tambahan yang meliputi:
   1. Pencabutan beberapa hak-hak tertentu;
   2. Perampasan barang tertentu;
   3. Pengumuman putusan Hakim.

Dalam Undang-undang No. 5 Tahun 1983 yang mengatur tentang keadaan di ZEE Indonesia terdiri dari 21 Pasal dan hanya 2 Pasal yang mengatur masalah pidana yaitu Pasal 16 dan Pasal 17.

Apabila disimak pasal demi pasal bahwa ancaman hukuman yang diberikan berupa hukuman denda, misalnya dalam Pasal 16 diungkapkan bahwa adanya tindakan-tindakan yag bertentangan dengan izin dari Pemerintah Indonesia atau persetujuan internasional dengan Pemerintah Republik Indonesia dalam hal:

- Melakukan eksplorasi dan atau eksploitasi sumber daya alam atau kegiatan pembangkitan tenaga dari air, arus dan angin atau;

- Melakukan kegiatan penelitian ilmiah kelautan; dan
- Syarat-syarat yang perlu diperhatikan dalam membuat atau menggunakan pulau-pulau buatan, instansi-instansi dan bangunan-bangunan lainnya.

Diancam dengan hukuman denda setinggi-tingginya Rp 225.000.000,00 dengan hukuman tambahan berupa perampasan terhadap hasil kegiatan yang telah diperoleh, kapal dan alat perlengkapan lainnya yang digunakan untuk melakukan tindak pidana tersebut.

Demikianlah penyelenggaraan hukum yang dilaksanakan di wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia.

C. - Simpulan

Aparat penegak hukum yang berwenang menangani segala permasalahan di ZEE, berbeda dengan petugas di laut territorial, khususnya dalam hal penyidikan. Untuk di laut territorial, sesuai dengan bunyi Pasal 1 poin 1 bahwa yang bertindak sebagai penyidik adalah Pejabat Polisi Negara atau Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh KUHAP, sedangkan penyidik di laut ZEE adalah Perwira Tentara Nasional Angkatan Laut yang ditunjuk oleh Panglima ABRI, misalnya Komandan Kapal, Panglima Daerah AL, Komandan Pangkalan dan Komandan Stasion AL. Penetapan perwiran sebagai penyidik dalam hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 30 ayat (2) Undang-Undang No. 20 Tahun 1932 tentang Ketentuan-ketentuan Pertahanan Keamanan dan Pasal 17 Peraturan Pemerintah No 27 Tahun 1983 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 (KUHAP).

catatan kaki

[1]Sebagaimana dikemukakan oleh I Wayan Parthiana dalam mengelola laut sebagai wilayah ada dua pokok, yang pertama dilakukan dengan cara penyelesaian internal dengan menata wilayah laut khususnya batas-batas lahan laut sebagai suatu pengaturan pemanfaatan laut yang mengakomodasi semua kepentingan, penyelesaian yang kedua dengan cara externalmenata batas-batas maritim dengan negara-negara tetangga sesuai dengan ketentuan internasional yang berlaku. Lihat I wayan Parthiana, *Hukum Laut Internasional dan Hukum Laut Indonesia*, Bandung, Rama Widya, 2014 , hlm 31.

[2] FX. Adji Samekto, *Negara Dalam Dimensi Hukum Internasional*, Bandung, PT Citra Aditya Bakti, 2009, hlm 18.

[3] Mochtar Kesumaatmadja, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung, Bina Cipta, 1976, hlm 71.

[4] I Wayan Parthiana, *Op Cit*, Hlm 95

[5] Satjipto Rahardjo, *Biarkan Hukum Mengalir*, Jakarta, Kompas, 2007, hlm 147.

[6] Sedangkan menurut Nuryanto lintas damai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang perairan Indonesia Ayat (1) menyatakan lintas dianggap damai apabila tidak merugikan kedamaian, ketertiban, atau keamanan Indonesia dari dilakukan sesuai dengan ketentuan konvensi dan hukum internasional lainnya. Pada ayat (2) lintas kapal asing harus dianggap membahayakan kedamaian ketertiban atau keamanan Indonesia, apabila kapal tersebut semakin berada dilaut teritorial dan atau di perarian kepulauan melakukan salah satu kegiatan yang dilarang oleh konvensi hukum internasional lainnya. Lihat Nur Yanto, *Memahami Hukum Laut indonesia*, Jakarta, Mitra Wacana Media, 2014, hlm 89

[7]Soedarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung, Bandung Alumni, 1981, hlm 19.

[8]Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, Bandung, Bina Cipta, 1983, hlm 2.

[9]Nikmah Rosidah, *Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)(Sebuah upaya penegakan peraturan daerah)*, Semarang, Penerbit Pustaka Magister Semarag, 2012, hlm 32.

[10]P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta, Rineka Cipta, 2013, hlm 74

[11] Nikmah Rosidah, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Semarang, Pustaka Magister Semarang, 2011, hlm 3.

[12] R. Soesilo, *Hukum Acara Pidana (Prosedur Penyelesaian Perkara Pidana bagi Penegak Hukum)*, Bogor, Plitea, 1979, hlm 17.